N° 300. — 7e Année
(Tous les Jeudis)

Dans ce Numéro, un hors-texte en couleurs : THERY

9 Juin 1904
40 centimes

LA VIE AU GRAND AIR

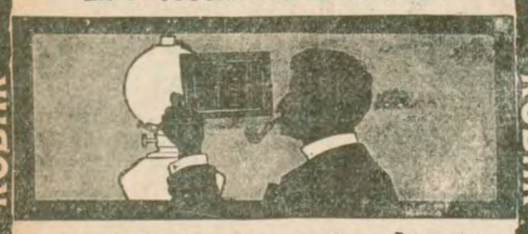
SEM

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

KODAK

KODAK

LA PHOTOGRAPHIE SIMPLIFIÉE



TOUTES LES LUMIÈRES
SONT BONNES POUR IMPRIMER
DES ÉPREUVES AVEC LES PAPIERS EASTMAN
(BROMURE, DEKKO, VELOX)

CARTES POSTALES SENSIBLES depuis 0fr.60 la pochette

EN VENTE CHEZ
EASTMAN KODAK
PARIS — 5, Avenue de l'Opéra, 4, Place Vendôme
LYON — 26 et 28, Rue de la République

KODAK KODAK

CYCLES AUTOMOBILES

Gladiator

Le choix le plus complet de modèles de tourisme

PRENEZ GARDE, Madam
vous commencez à grossir, et grossir, c'e... vieillir. Prenez donc tous les jours deu... dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre tail... restera ou redeviendra svelte. — Le flacon d... 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIR... 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 1... TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAI...
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —

AUTOMOBILES ET CYCLES
de toutes marques
MORS
CLÉMENT
G. RICHARD
L'AUTO GÉNÉRALE
Ancien Établissement J. SALLERON
Tél. 571-56
— 41 —
Rue St-Ferdinand
(Avenue de la Grande-Armée)
ACCESSOIRES
RÉPARATIONS

Eug. PIROU
Photographe des Célébrités contemporaines
5, Boulevard Saint-Germain, 5
HOTEL PRIVÉ Téléphone : 308-83
Vient d'installer, au rez-de-chaussée de son hôtel, un atelier spécial pour opérer à la **lumière artificielle instantanément,** *par tous les temps, même la nuit. Les résultats obtenus sont plus beaux que ceux produits par la lumière du jour.*
NOTA.— **Eug. PIROU** *reçoit lui-même* **5, boulevard Saint-Germain** *et non ailleurs.*

MOTOBLOC
Simplicité, Solidité,
Sécurité, Visite facile
UN SEUL CARTER, ATTAQUE DIRECTE, 5 ENGRENAGES EN TOUT
CHASSIS 10-12 CH. 6.400 FR.
102, rue des Vivants, BORDEAUX
239, boulevard Péreire, PARIS

PLAQUES CADETT
Nouveautés Photographiques
ÉTABLISSEMENTS POULENC Frès
19, Rue du 4 Septembre
PARIS

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.
DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'École de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
Envoi Franco du Catalogue contenant 423 Fig.

MOTO-NAPHTA
ESSENCE SPÉCIALE
POUR AUTOMOBILES
En Bidons de 5 et 10 litres
DANS TOUTE LA FRANCE

La Semaine Comique, par Henriot.

— Moi, mon rêve, ce serait des pneumatiques qui « feraient boire » l'obstacle!

Les comptes rendus.
— Tâchez au moins d'écrire en français; vous mettez « le vainqueur a été porté Taunus » au lieu de « porté aux nues ».
— Ça revient au même!

C'est moi le champion de la force à mon lycée.
— Quel bonheur! quand nous irons en voyage cet été, c'est toi qui descendras les malles!

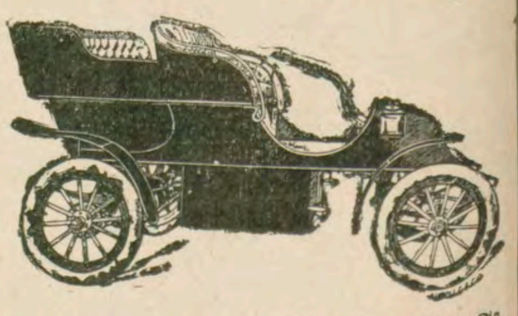
— Comment... une nuit 250 francs?
— Nous sommes obligés de vous compter les sept à huit jours que vous passeriez ici si vous n'aviez pas votre automobile.

L'EMBROCATION ATHLÉTIQUE DE MÉRÉ
Fortifie les nerfs, assouplit les muscles, repose et délasse les membres.
Complément indispensable du massage.
Son emploi chasse les rhumatismes, éloigne les douleurs, guérit les foulures, entorses, efforts, contusions, etc. etc.

le flacon Franco Poste 2f.10 contre Mandat Poste
3 flacons Franco Gare 5f. ou domicile 5f.25
MÉRÉ de CHANTILLY, PHARMACIEN.
31 Faubourg Bourgogne, Orléans.

LES CÉLÈBRES VOITURES & MOTEURS MERCÉDÈS
Se font dans les types suivants :
20-24 CHEVAUX
28-32 CHEVAUX
40 CHEVAUX
60 CHEVAUX
90 CHEVAUX
Se méfier des Contrefaçons
C.-L. CHARLEY
71, Av. des Champs-Élysées, Paris
Adresse Télégraphique : AMCHARLEY, concessionnaire exclusif. Téléphone : 549-77

LA VOITURE DE L'AVENIR
la plus pratique, la plus simple et la plus économique, c'est
L'ÉLECTRIQUE
Waverley



qui se trouve exposée chez MM. GODARD & Cie, concessionnaires exclusifs pour la France,
Cycles et Motocyclettes
ALCYON
PARIS - 22, avenue de la Grande-Armée - PARIS

MOTEURS pour Motocyclettes et Voitures
TRANSFORMATION DE MOTEURS
H. DECKERT & Cie
BUREAUX : 63, rue Bayen
USINE : 20, rue Bacon
PARIS (XVIIe) Téléphone 552-49

SANTAL MIDY
Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en
48 HEURES
les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.
113, faub. St-Honoré, Paris

PROTECTEUR
Applicable sur TOUS PNEUS NEUFS & USAGÉS
ÉVITE
Dérapage, Crevaisons
Échauffement, Poussière
CHAMEROY
AU VÉSINET (S.-et-O.)

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS ET DÉPARTEMENTS . . . 18 fr.
ETRANGER. . . . . 20 fr.

9 Juin 1904. — N° 300
Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ
PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 300 fr.
ENCARTAGE . . . . . 500 fr.

(Cliché Vérascope-Richard).

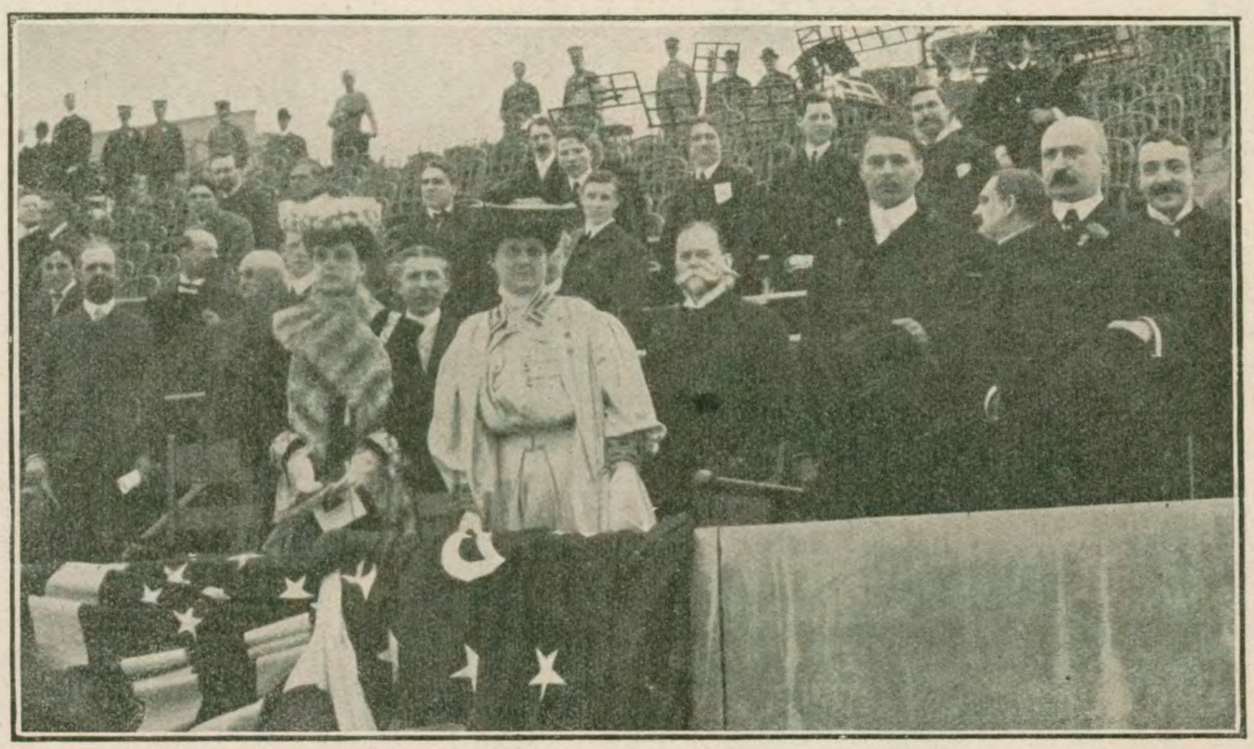
DANDOLO, A M. FISCHHOF, VAINQUEUR DU GRAND STEEPLE-CHASE DE PARIS

Rarement arrivée de Grand Steeple fut plus disputée ; trois des meilleurs jockeys d'obstacles, P. Woodland, Harrigan et Holiobone, étaient en selle sur les trois premiers ; ils déployèrent dans le finish une énergie extraordinaire, admirable, si l'on songe que le parcours du Grand Steeple est de 6.500 mètres et comprend 32 obstacles dont deux fois la rivière des tribunes. Dandolo, le vainqueur, appartient à M. Fischhof qui avait liquidé une partie de son écurie au commencement de l'année, ne conservant que quelques chevaux qu'il confia à l'entraîneur américain Davis. P. Woodland, le jockey, ne monte régulièrement en France que depuis quelques semaines.

LES SPORTS A L'EXPOSITION DE SAINT-LOUIS

L'Exposition de Saint-Louis. — Un coin de la Section des Automobiles.

Il est peu de Français qui ne connaissent de nom Saint-Louis, l'une des capitales de l'ancienne Louisiane, aujourd'hui capitale du Missouri; Saint-Louis, dont le nom est resté entièrement français, car la New-Orléans a déjà perdu la moitié du sien; Saint-Louis, qui nous rappelle le temps où les Français étaient par excellence un peuple colonisateur, jetant partout, en travers du monde, la trace profonde de leur joyeux passage dans le travail, l'insouciance et la gaîté. C'est là qu'aujourd'hui se tient "the World's fair", la foire du Monde, l'Exposition universelle où la France est si bien représentée, de l'avis même de ses rivaux, et où notre section automobile et cycliste, entre autres, constitue l'un des clous industriels les plus remarqués.

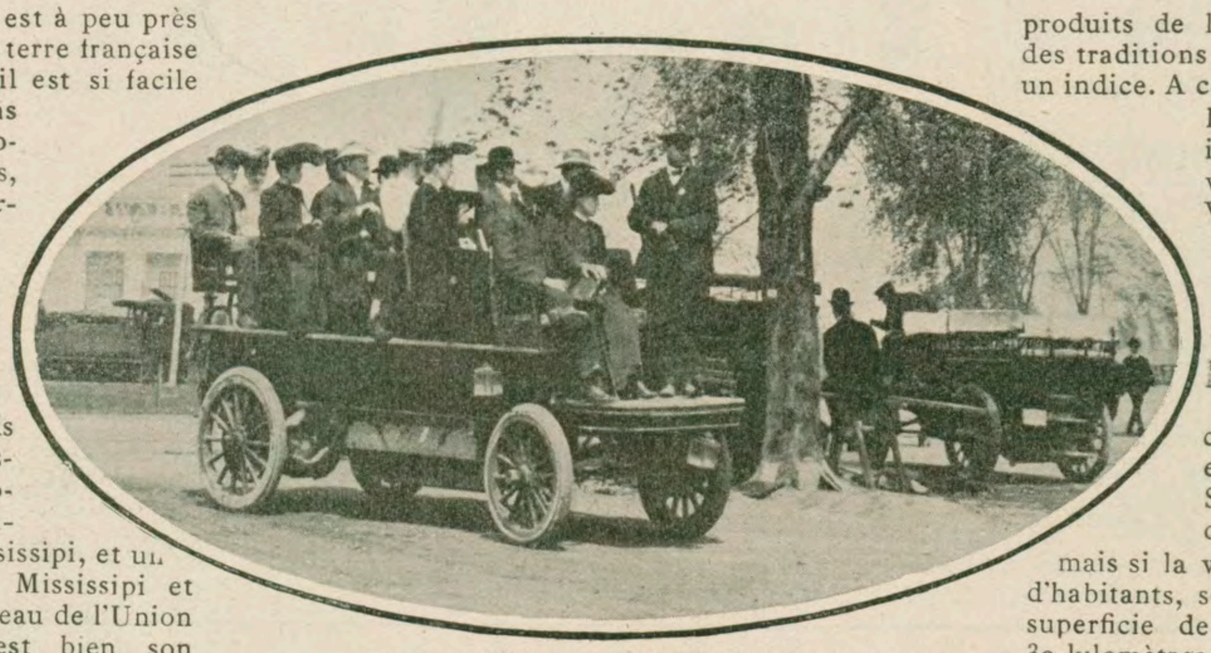


Les Sports à l'Exposition de Saint-Louis.

Mme Francis, femme du président de l'Exposition, assiste, dans la tribune officielle, aux épreuves sportives de la journée d'inauguration.

◆ ◆ ◆

Je me souviens encore du tollé général qui s'éleva lorsqu'on parla d'une exposition à Saint-Louis. Notre commerce, déjà peu exportateur, s'arrête en général à New-York, et, s'il essaie de traverser les États-Unis, il file sur la direction de Chicago. Mais le centre même, le Midland des Etats-Unis, lui est à peu près inconnu, bien que ce soit là terre française et pleine de souvenirs dont il est si facile de renouer la tradition. Dans un article plein de vues si profondes sur les Etats-Unis, M. Simonin (*Revue des Deux-Mondes*, 1er avril 1875) appelait déjà Saint-Louis la capitale géographique des Etats-Unis. Placée au centre de la plaine immense qui forme les trois quarts de l'Union, au centre d'équilibre des trois grands cours d'eau, artères gigantesques par où passe la vie économique d'un pays, au confluent du Missouri et du Mississipi, et un peu avant le confluent du Mississipi et de l'Ohio, ce n'est pas le cerveau de l'Union comme New-York, mais c'est bien son cœur, et la capitale de cette immense plaine est bien l'une des villes du monde où notre industrie, de luxe avant tout, peut trouver le plus facile et le plus fructueux débouché. Ce fut donc une heureuse idée d'y établir la grande exposition, et ce fut pour la France un devoir que comprirent fort bien les dirigeants d'y orienter notre industrie qui ne trouve là-bas aucune concurrence dans les produits de luxe et qui n'a qu'à renouer des traditions dont le nom même des pays est un indice. A côté de Saint-Louis même, dont le nom est celui de Louis XV, il y a des noms charmants de vieux français conservés. Si Vide-Poche, le joyeux village, a perdu son nom en White-Bush, Prairies du Pont, Des Pères, Crèvecœur, Normandy, Belle-Fontaine, Glaize-aux-Biches et French Village ont conservé le leur, et toute la banlieue de cette immense ruche agricole est pleine de nos souvenirs. Saint-Louis est moins peuplé que Chicago et New-York, mais si la ville n'a pas encore un million d'habitants, son enceinte a le double de superficie de Paris, et pendant plus de 30 kilomètres ses hauts bastions se reflètent dans les eaux du fleuve, qu'enjambe un pont monstre de 1.991 mètres de longueur, dont 650 en trois travées de 50 mètres de



L'automobile circulaire de l'Exposition.

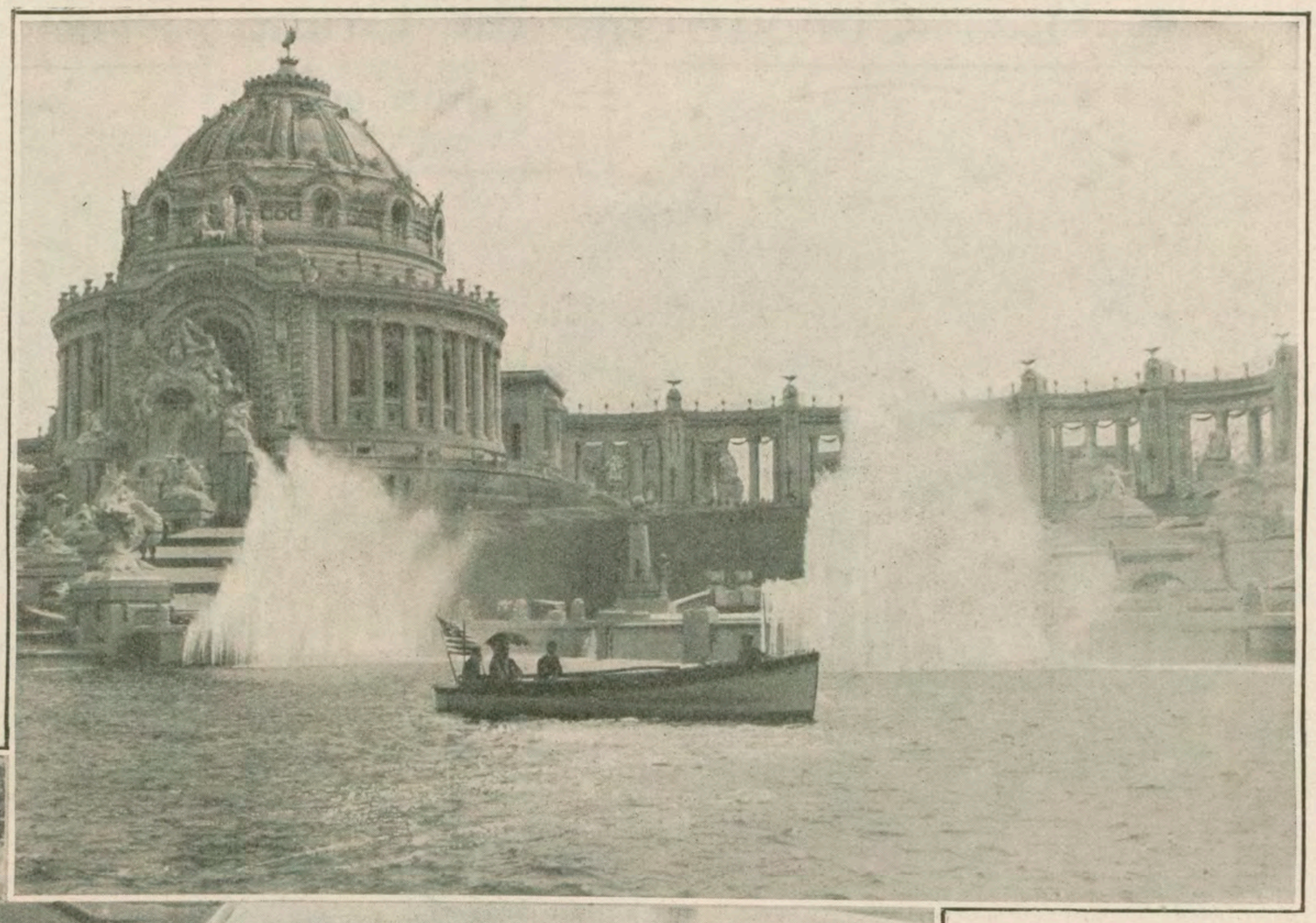
Moyennant la somme de 1 fr. 25, les visiteurs peuvent parcourir, à bord de ce char à bancs automobile, le tour de l'Exposition, soit 5 milles.

hauteur au-dessus des flots.

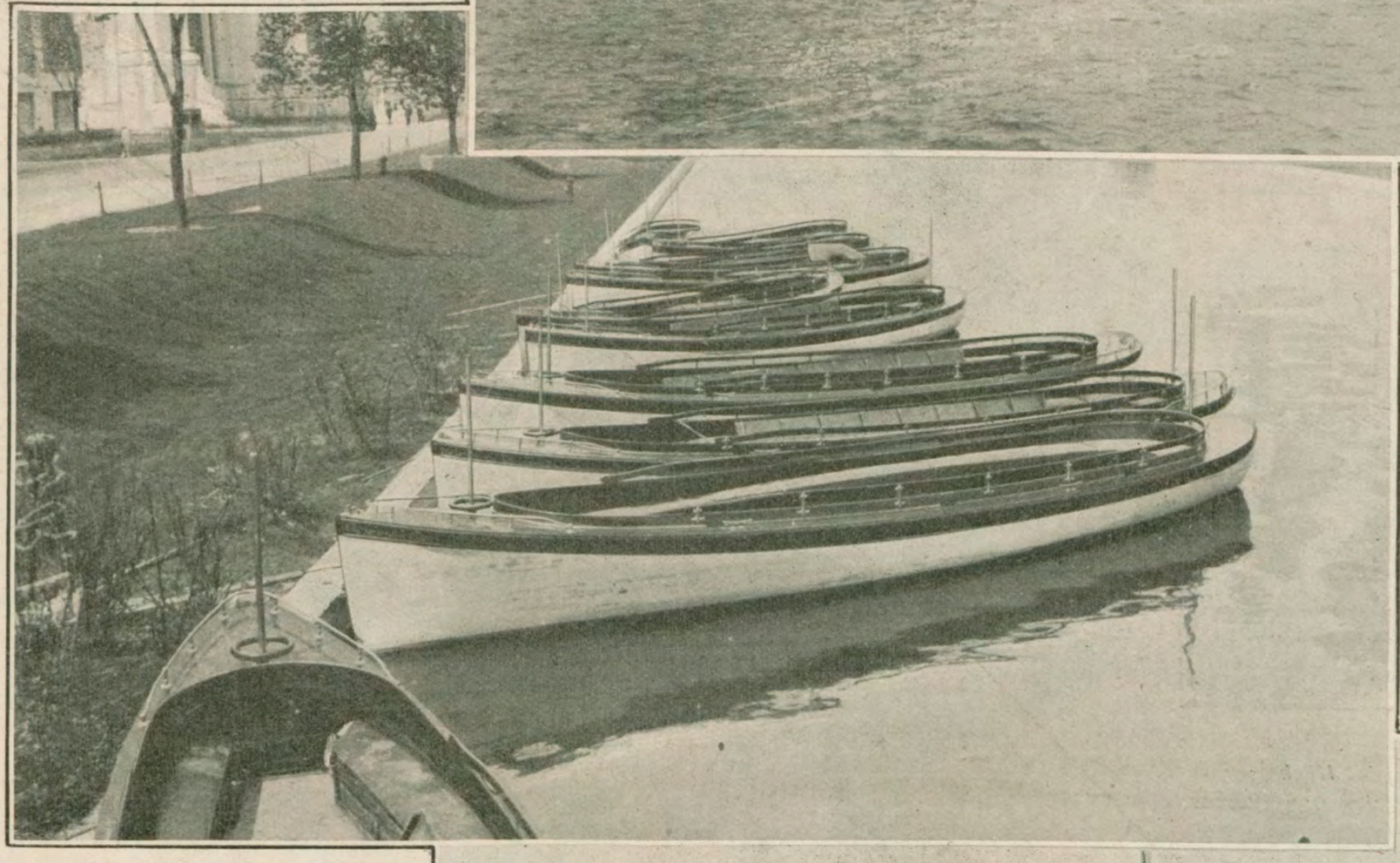
C'est là que notre industrie automobile est allée livrer une bataille d'autant plus âpre que l'industrie américaine est protégée par des tarifs énormes, 45 o/o *ad valorem*. C'est là qu'elle vient d'ailleurs de remporter une belle victoire que les journaux américains sont d'ailleurs unanimes à constater, les uns avec philosophie et les autres avec aigreur.

Ce n'est d'ailleurs pas Saint-Louis seul qu'il s'agit d'aller conquérir, c'est toute l'Amérique que l'on trouve en ce moment dans sa capitale géographique.

New-York, où l'industrie française a plus à lutter, car c'est la capitale de la région industrielle par excellence, dite de la Nouvelle-Angleterre, n'est que la porte par où les États-Unis vont en Europe. M. W. K. Vanderbilt junior, avec qui nous parlions un jour des grosses fortunes



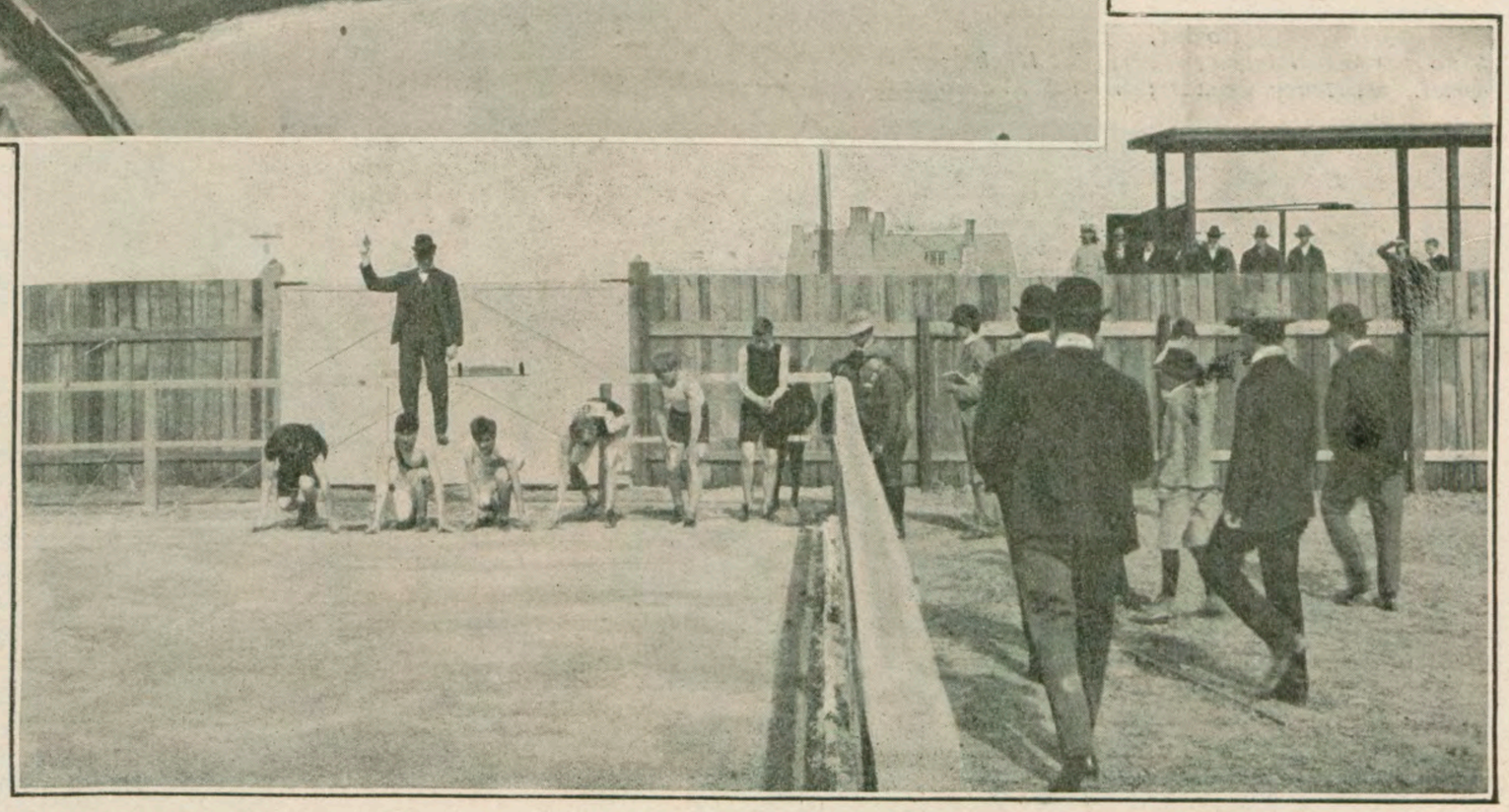
Une promenade en canot automobile sur le grand lac de l'Exposition de Saint-Louis.



Les canots automobiles de location.
Il est mis à la disposition des visiteurs des canots automobiles, loués au prix de 1 fr. 25 pour une promenade de nuit ou de jour sur le grand lac de l'Exposition.

américaines — et il peut s'y connaître — me disait que nous ne connaissons guère en Europe que les grosses fortunes de New-York ou de Chicago. « Mais il y a au centre, ajouta-t-il, d'immenses fortunes en terres, des gentlemen possédant des départements de blé et d'orge, que tous ignorent chez vous. »

C'est ce monde nouveau que la très intelligente initiative des dirigeants de la classe française, leur grande énergie et leur volonté nous apprennent à connaître; c'est un débouché nouveau; ouvert dans un pays que Colomb n'avait pas découvert, qui fut découvert et colonisé par des Français et avec lequel il est de toute justice et de tout intérêt que nous reprenions contact.



Les sports à l'Exposition de Saint-Louis.
Le départ d'une course à pied dans l'enceinte de l'Exposition.

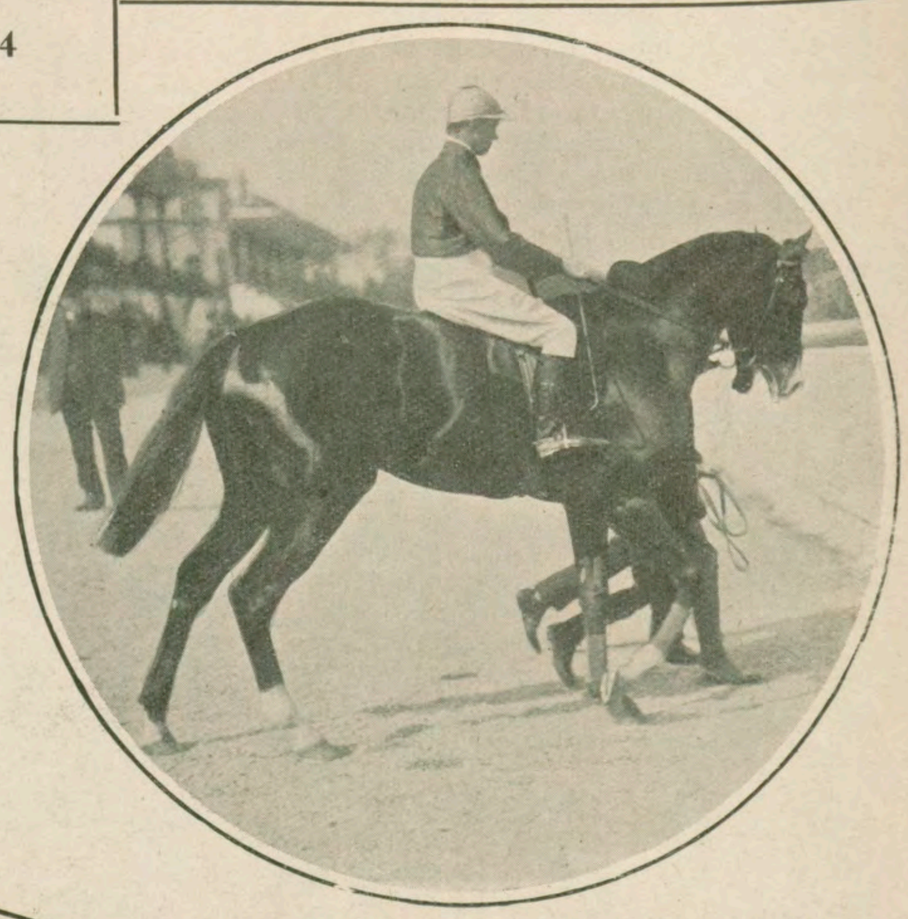
L'exposition, à côté de ces données générales si favorables à notre expansion, s'est trouvée en outre tout particulièrement favorisée au point vue français et au point de vue sports et industrie sportive. C'est là que se disputeront les championnats du monde d'athlétisme, et la voiture comme le canot automobile y sont présentés et mis en valeur avec une science et un souci du détail qui pourraient à leur tour nous inspirer.

GEORGES PRADE.

Les Concurrents du Grand Prix de Paris

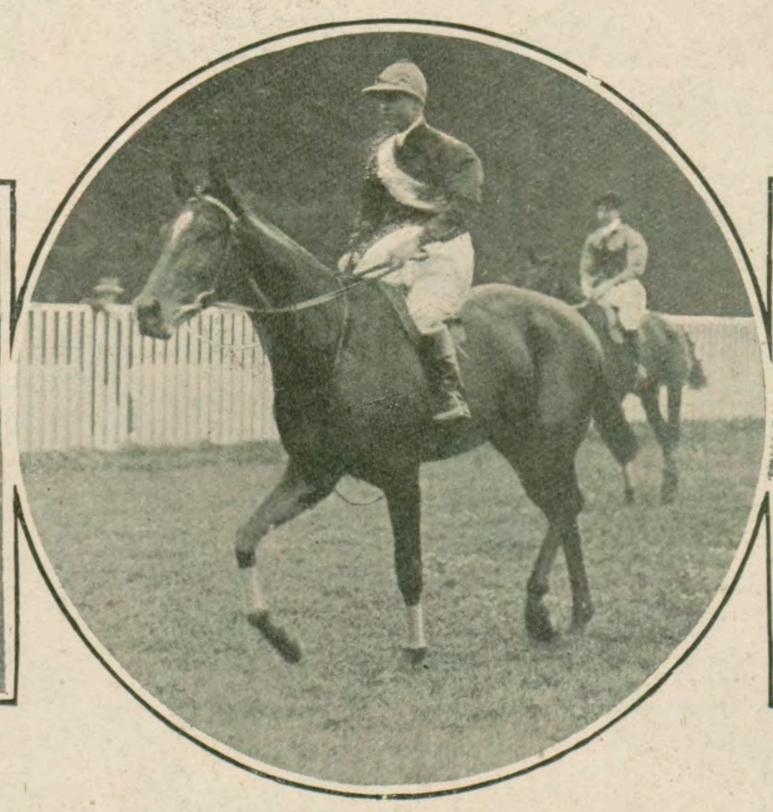
12 JUIN 1904

Gouvernant,
ch.al.,par Flying Fox et Gouvernante; propriétaire et éleveur, M. Edmond Blanc; entraineur, Denman.

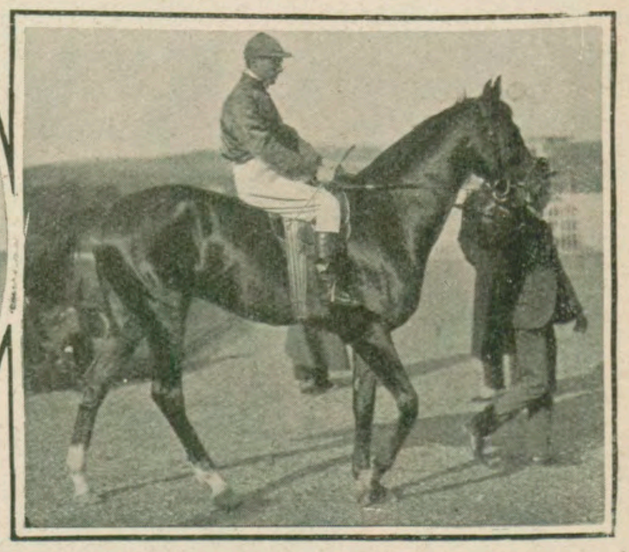


French Fox,
ch. al., par Flying Fox et America; propriétaire et éleveur, M. Edmond Blanc; entraineur, Denman.

Lorlot,
ch. al., par Winckfield's Pride et Lina Hackei; propriét., M. Henry Lepaute; entr., A. Watkins.



Ajax,
ch. b , par Flying Fox et Amie; éleveur et propriétaire, M. Edmond Blanc; entraineur, Denman.



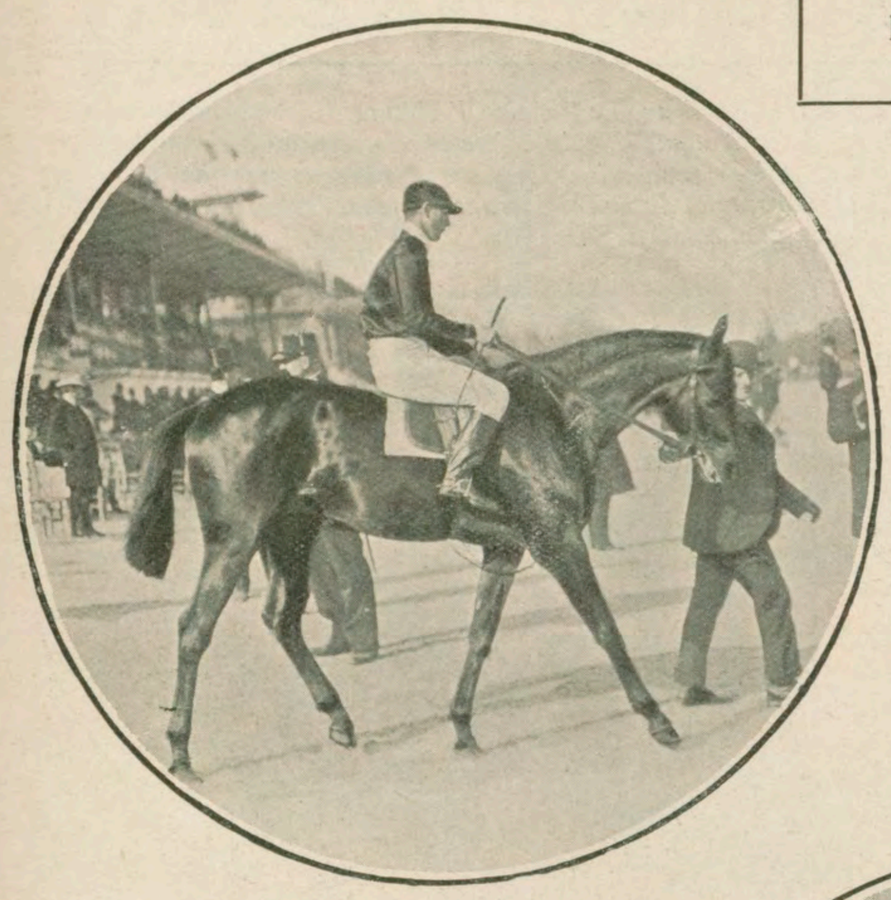
Fifre II,
ch. b., par Gospodar et Fifine; propriétaire, M.M. Ephrussi; entraineur, A. Carter.

Profane,
j. b., par Winckfield's Pride et Poupée; eleveur et propriétaire, M. Edmond Blanc; entraineur, Denman.

Macdonald II,
ch. b.b., par Bay Ronald et Myrtledine; propriétaire, M. Caillault; entraineur, R. Carter junior.

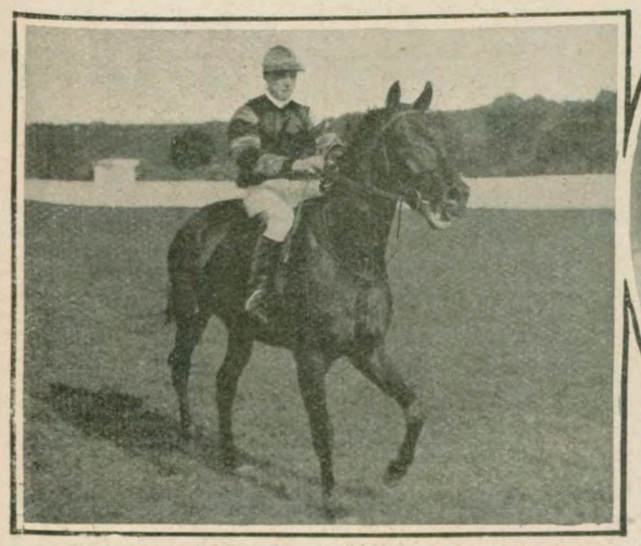
Les Concurrents du Grand Prix de Paris

12 JUIN 1904



Byzantin,
ch. b., par Callistrate et Belle et Bonne; propriétaire, M. Abeille; entraîneur, A. Lavis.

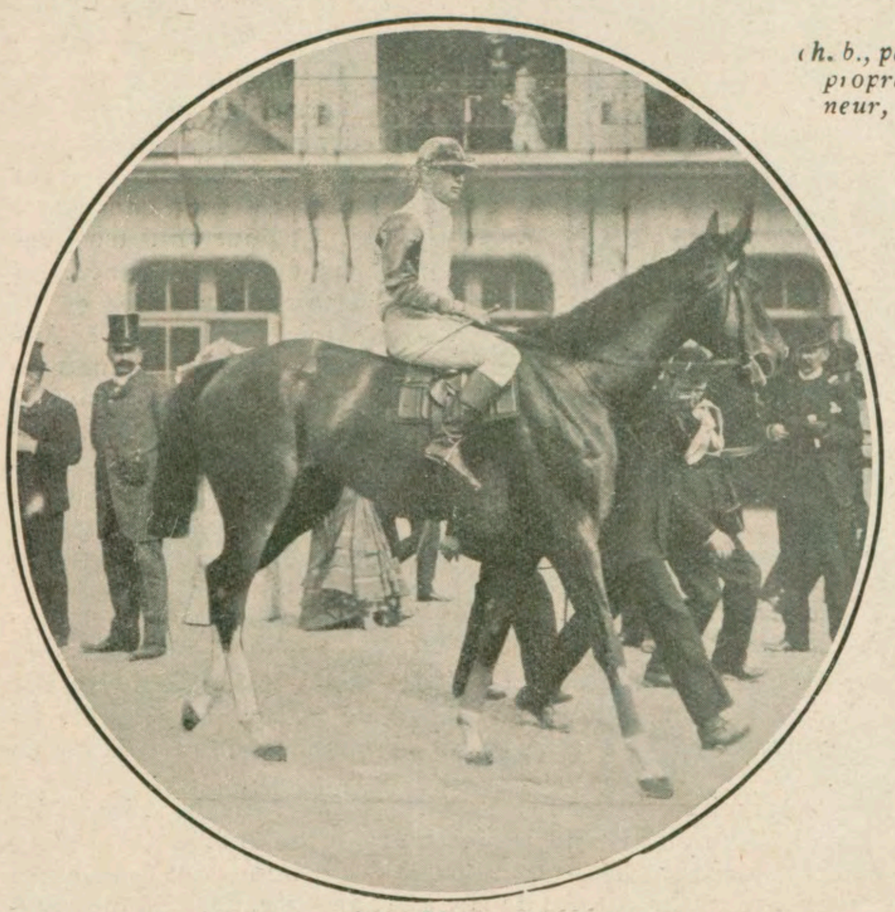
Rataplan,
ch. b., par Ermak et Régina; propriétaire, le Cte de Moltke Hvitfeld; entraîneur, H. Webb.



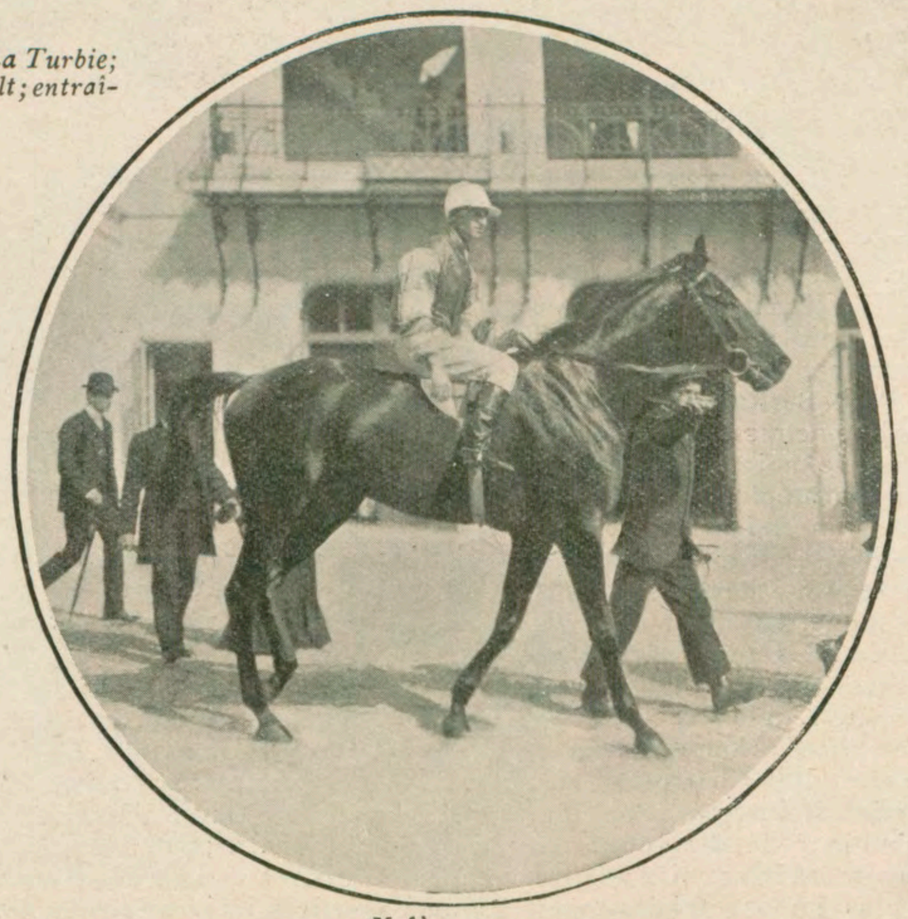
Madapolam,
ch. b., par Aquarium et Feverolles; propriétaire, M. Deschamps; entraîneur, R. Count.

Samsam,
ch. b., par Chesterfield et La Turbie; propriétaire, M. Caillault; entraîneur, R. Carter junior.

Devis,
ch. b. b., par Reminder et Dentelle; propriétaire, M. B. Chan; entraîneur, J. Count.



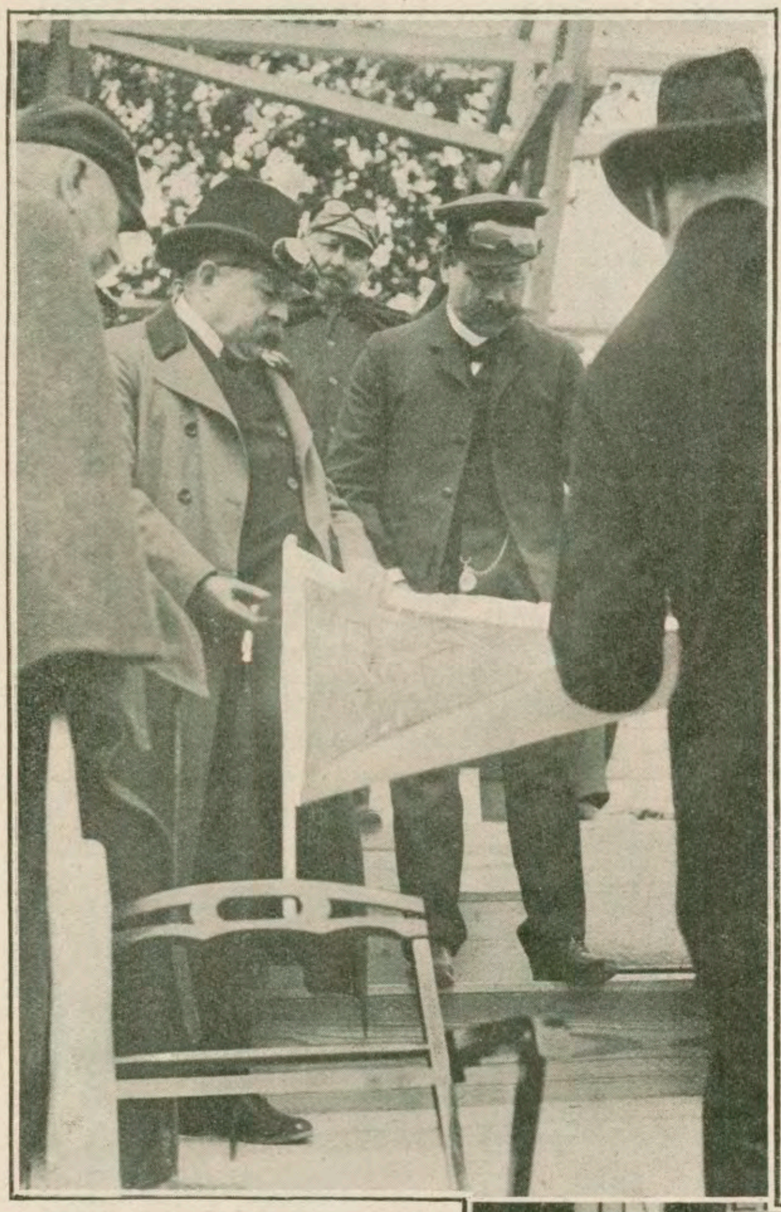
Mannequin,
ch. b., par Little Duck et Inheritress; propriétaire, M. J. de Brémond; entraîneur, R. Count.



Xylène,
j. b., par Le Sancy et Factory Girl; éleveur, baron de Schickler; propriétaire, comte de Pourtalès; entraîneur, W. Webb.

AVANT LA COUPE GORDON-BENNETT

Quelques jours seulement nous séparent de la grande épreuve internationale qui va mettre aux prises, sur la route du Taunus, en Allemagne, les dix neuf concurrents de la Coupe Gordon-Bennett. Les opérations de refection de la route, et les travaux de construction des tribunes élevées sur le parcours de la course sont actuellement poussés avec activité sous le contrôle du ministre des Travaux Publics d'Allemagne et de la Commission sportive du Deutscher Automobil Club. Les photographies que nous publions ci-dessous ont été prises la semaine dernière et donnent une idée exacte de l'etat actuel de la route et du degré d'avancement des travaux qui se continuent avec la plus grande activité.



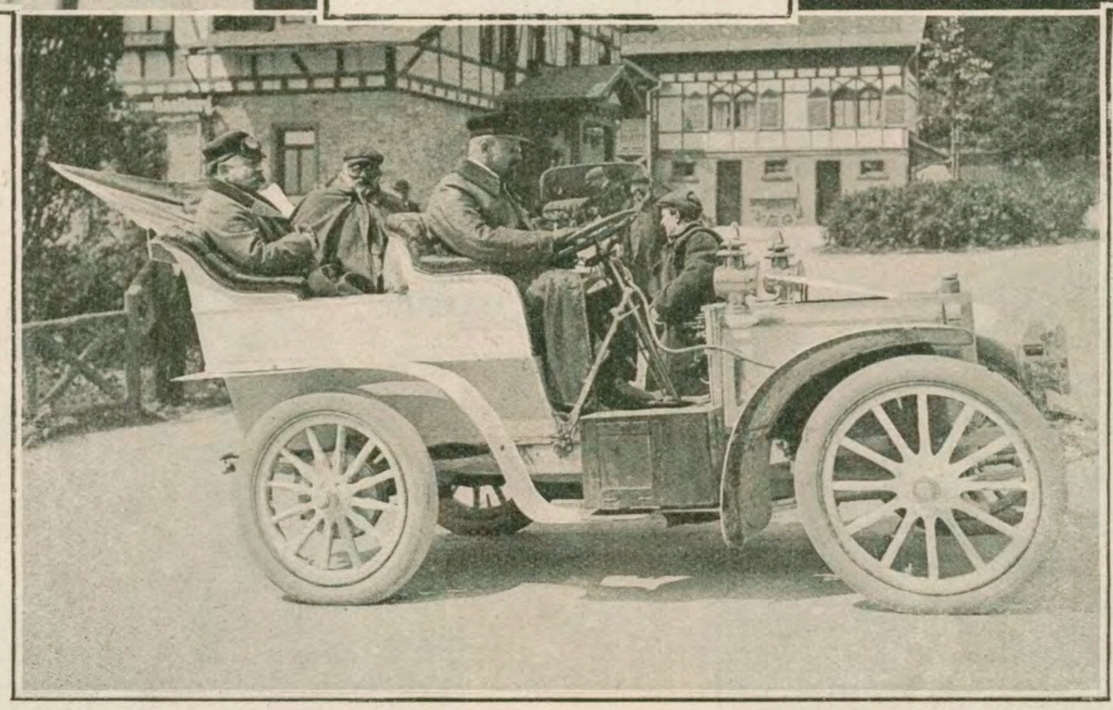
M. von Brudde, ministre des Travaux Publics d Allemagne examine la carte du Circuit du Taunus, où se disputera la Coupe Gordon-Bennet le 17 juin.

◓ ◓ ◓

Que les temps sont changés! Tout le monde aujourd'hui, ou à peu près, s'intéresse à cette Coupe Bennett, dont l'importance industrielle et commerciale n'échappe plus à personne. Et, pourtant, qui l'eût cru, il y a seulement quatre ans, lorsqu'elle fut disputée pour la première fois, alors que les différentes nationalités ne jugeaient pas utile de se faire représenter et que la France enlevait, sans peine d'ailleurs, puisqu'elle était seule, le célèbre trophée. J'ai sous les yeux une photographie de l'époque representant le contrôle d'arrivée à Lyon. Personne, ou presque personne au contrôle pour féliciter le vainqueur. Seuls, MM. Clement, Giraud, Georges Prade et Brun, président du Bicycle et Automobile Club de Lyon, sont là à leur poste. Quatre officiels en tout et pour tout et cinquante curieux. Et pourtant il n'y a que quatre ans de cela! Quel contraste avec la Coupe d'aujourd hui! Quel progrès depuis cette date! Les organisateurs avaient alors la tâche facile et nous eûmes un semblant d'organisation. Pas un contrôle, pas une affiche, et l'on se demande encore comment le vainqueur Charron, dont le mécanicien était alors Henry Fournier, le futur vainqueur de Paris-Berlin, put couvrir les 500 kilomètres de la course sans causer le moindre dégât, écrasant tout au plus quatre ou cinq chiens imprudents, encore peu familiarisés avec l'automobile. Ils le sont devenus depuis! Personne, en un mot, n'était prévenu des rapides passages des concurrents. Enfin, tout se passa sans encombre fort heureusement. L'industrie française triompha en même temps qu'elle faisait triompher la Coupe Bennett en la lançant à travers le monde. Et si alors, on avait dit à Charron qu'en enlevant la première place de cette nouvelle épreuve, il inscrivait son nom en tête du Livre d'Or de l'Automobile, et qu'un jour viendrait où il pourrait s'enorgueillir, à juste titre d'ailleurs, d'avoir été le premier à faire triompher la France dans la plus grande et la plus imposante des manifestations sportives internationales, jamais, certes, il ne l'eût cru. Jamais non plus on n'eût pu croire qu'un jour viendrait où les nations seraient contraintes de procéder par élimination pour désigner les vehicules charges de les représenter dans cette Coupe. Et pourtant, n'avons-nous pas eu, cette année, les éliminatoires françaises et les éliminatoires anglaises? Aujourd'hui, la Coupe Bennett remue les masses; les organisateurs font appel à la force armée et mobilisent des régiments pour assurer le service d'ordre. C'est ainsi que la route du Taunus sera gardée par cinq mille soldats. Où sont nos quatre gendarmes de Lyon! Enfin, l'eclat de la fête sera rehaussé par la présence de l'empereur, du grand Kaiser, qui, installé avec l'impératrice dans une loge, au départ de la course, assistera au passage des concurrents et adressera, en personne, ses félicitations au triomphateur.

N'est-ce pas là le meilleur critérium de l'intérêt qu'on attache aujourd'hui à cette épreuve qui fut un instant menacée et dont le succès fut quelque peu compromis au début? Disons encore que des tribunes ont été élevées sur differents points du Circuit. Au départ à la Saalburg, des tribunes spé-

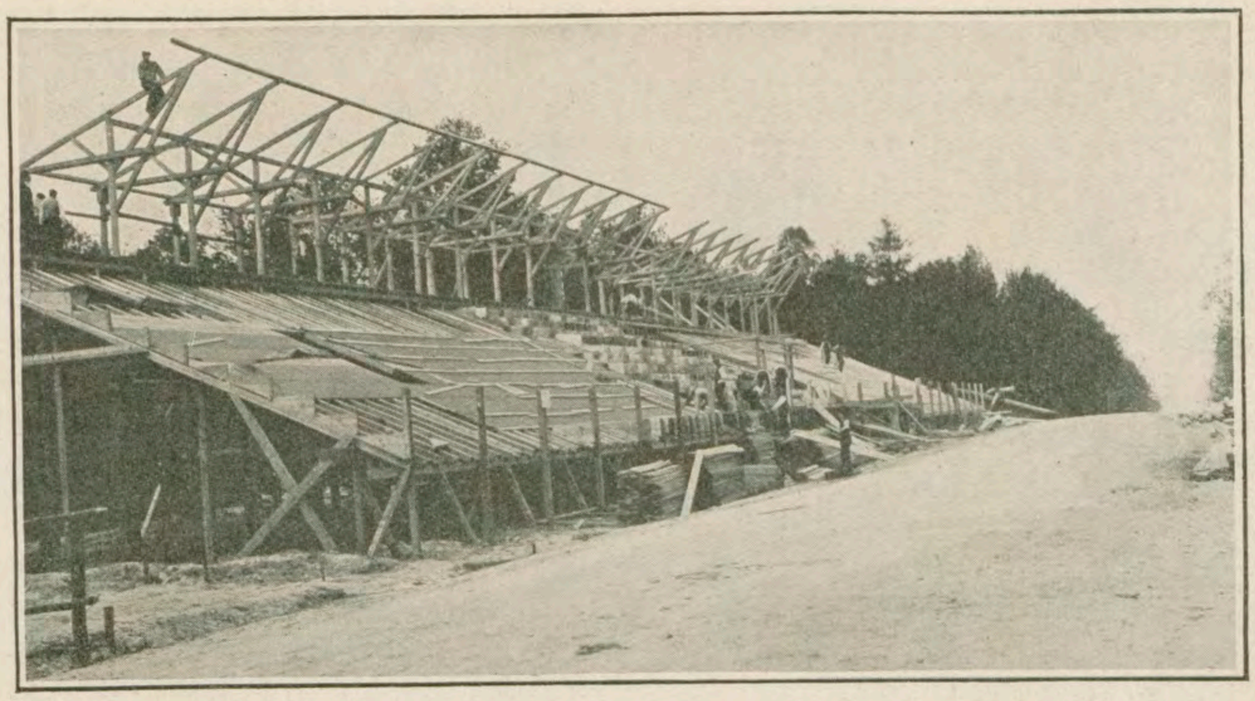
Le comte de Talleyrand-Périgord, président de la Com sportive du Deutscher Automobil Club, chargée de l'organisation de la Coupe Gordon-Bennett.



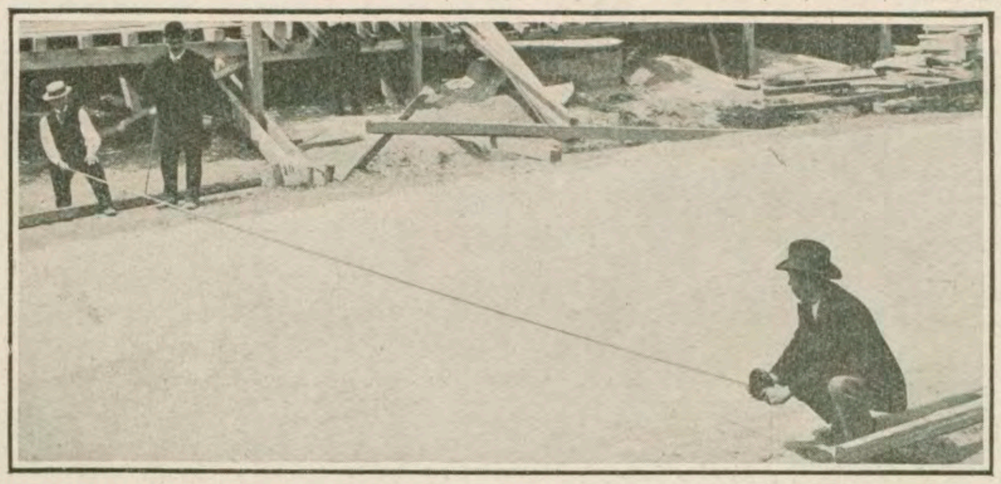
Le baron von Brandenstein, secrétaire de l'Automobile Club d'Allemagne, pilote sur la route de la Coupe Bennett, au Taunus, le ministre des Travaux Publics d'Allemagne. Ce dernier occupe la place de droite à l'arrière de la voiture.

ciales ont été édifiées des deux côtés de la route, et ne contiendront pas moins de trois mille places. Les organisateurs ont d'ailleurs tout prévu. Un bureau de télégraphe ne coûtant pas moins de 60.000 marks a été construit dans l'enceinte du départ, c'est vous dire qu'il sera bien organisé et avec de nombreux employés. De plus, la télégraphie et la téléphonie sans fil fonctionneront à l'intérieur du Circuit.

Il y aura encore trois restaurants, dont un sur un point élevé, dans l'enceinte même, d'où l'on verra quatre kilomètres de route au départ. Les deux tribunes seront reliées par une passerelle et un tunnel. Enfin, quand nous aurons dit que tous ces travaux ont été accomplis sous la haute surveillance du ministre des Travaux Publics d'Allemagne, S. E. von Budde, on jugera de l'importance qu'à su prendre aujourd'hui la Coupe Bennett. Quand arrivera le jour de la course, toute la région de Hombourg sera en fête et, sur l'ordre de l'empereur, les employés d'administration, les élèves des lycées auront congé. Enfin, signe des temps, le comte Sierpstorff, l'organisateur de la course du Taunus, de passage à Paris, déclarait à un de nos confrères que le Parlement allemand attendait pour légiférer sur les automobiles de voir ce que va donner la Coupe. « Si elle se passe bien, disait-il, c'est une course créée en Allemagne, car le gouvernement a été merveilleux. Recommandez simplement la prudence à tous ceux qui viendront là-bas. On en a grand besoin. »



L'emplacement du contrôle de départ de la Coupe Bennett à la Saalburg.
Une vue de la route et des tribunes encore en construction.



La largeur de la route à la Saalburg, point de départ de la Coupe Bennett.

Ceux des concurrents qui ont parcouru la route du circuit s'accordent à la trouver très dure. A ce point de vue, de l'avis unanime, elle ne ressemble en rien à celle qui avait été choisie pour les Eliminatoires françaises. Sur ce dernier parcours, on se reposait assez souvent. Il y avait des kilomètres où on pouvait se laisser aller. Au Taunus, il n'y aura pas une minute de détente. « Il y a tant de virages, nous disait un concurrent, qu'il est impossible de les reconnaître tous. Il faut se contenter d'en noter cinq ou six, les plus mauvais, et pour les autres... au petit bonheur! Quant aux côtes, il y en a de très dures. Celle de Esch a exactement 13 o/o et il faudra la monter en seconde vitesse, celle de Saalburg est moins forte, mais elle monte pendant plus de 4 kilomètres à 7 o/o. Les moteurs qui ne seront pas sérieusement refroidis risquent fort de ne jamais finir. »

A vous, chauffeurs, de tirer profit de ces sages déclarations.

GEORGES BERG.

Les Coupes de la *Vie au Grand Air* — La Coupe d'Escrime

L'ANNÉE dernière, la *Vie au Grand Air* annonçait qu'elle offrait aux escrimeurs un superbe challenge. L'Academie d'Épée fut chargée de la direction des épreuves et ce fut M. Holzschuch qui sortit vainqueur.

Pendant tout cet hiver, des poules spécialement affectées à cette épreuve furent disputées à chacune des réunions mensuelles de l'Académie d'Épée. Après les demi-finales, la finale qui réunissait neuf tireurs a donné les résultats suivants :

1. Ramon Fonst, 2. Holzschuch, 3. lieutenant de Lesseps, 4. Collignon. Venaient ensuite : Malapert, Fleury, Ivanowitch, Martin et Paquignon.

Holzschuch, malgré ses efforts, devra donc se dessaisir du challenge et le remettre entre les mains de Fonst. Celui-ci a tout l'air de vouloir les collectionner. Il y a à peine un mois, il sortait demi-vainqueur du grand tournoi du Palais-Royal, aujourd'hui c'est le challenge de la *Vie au Grand Air* qui lui est dévolu. Pourquoi n'est-il pas allé à Londres? Il y aurait encore cueilli quelques lauriers.

Il est assez curieux de remarquer qu'aucun des concurrents de la poule finale, sauf Holzschuch, qui défendait son challenge, n'avait participé à la finale de l'année dernière. Par contre, Fleury et Martin, qui ont tiré dans la finale cette année, avaient, en 1903, été éliminés dans les demi-finales. Il y a donc progrès.

Et pour terminer, la *Vie au Grand Air* adresse tous ses remerciements au comité de l'Académie d'Epée et à MM. Ayat père et fils, Damotte, Lacroix, Hugnet, Marais, de Pradel et Spinnewynn, qui ont bien voulu remplir les fonctions de jurés. Ils n'ont rien négligé pour assurer le succès de cette épreuve qui, espérons-le, sera l'année prochaine plus disputée encore et obtiendra le succès qu'elle mérite.

L'assaut Fleury-Fonst.

L'assaut Collignon-Fonst.

Ivanowitch. Malapert Holzschuch. Fonst, vainqueur du challenge. Paquignon. Collignon. de Lesseps. Fleury. Martin.

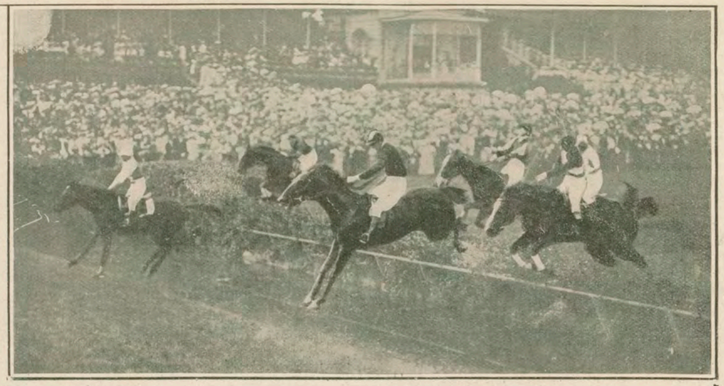
Les vainqueurs des éliminatoires du challenge de la *Vie au Grand Air*, au lycée Condorcet.

Gascon II (Harrigan), au Vte de Fontarce. — *Violon II* (Campbell), à M. R. Douvreleur. — *Leinster* (Phillips), à Sir Thos Gallwey. — *Le Matin* (A. Flint), à M. Liénart. — *Killarney* (Chapman), à M. Liénart.

Le défilé des concurrents du Grand Steeple.

Dampierre (Brooks), à M. G. Dreyfus. — *Le Matin* (A. Flint), à M. Liénart. — *Fairland* (Gosswell), à M. Bater. — *Red Cedar* (F. Hall), à M. Bérard. — *Lucheron* (V. David), au Cte de Sougeons. — *Killarney* (Chapman) à M. Liénart

Le saut de la première haie.



Dampierre (Brooks), à M. G. Dreyfus. — *Gascon II* (Harrigan), au Vte de Fontarce. — *Leamington* (Mason), à M. F. Bibby. — *Killarney* (Chapman), à M. Liénart. — *Red Cedar* (F. Hall), à M. Bérard.

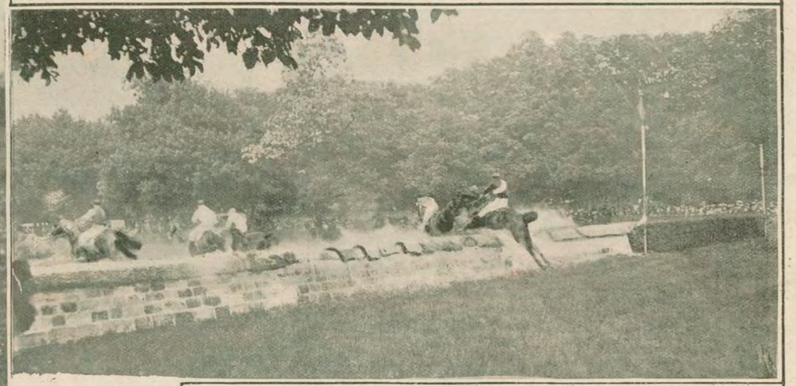
Le premier saut de la rivière des tribunes.

Le Matin (A. Flint), à M. Liénart. — *Patlander* (Piggott), à M. W.-E. Nelson. — *Gascon II* (Hartigan), au Vte de Fontarce. — *Violon II* (Campbell), à M. Douvreleur. — *Fairland* (Gosswell), à M. Bater. — *Red Cedar* (F. Hall), à M. Bérard.

La montée de la butte (premier tour).

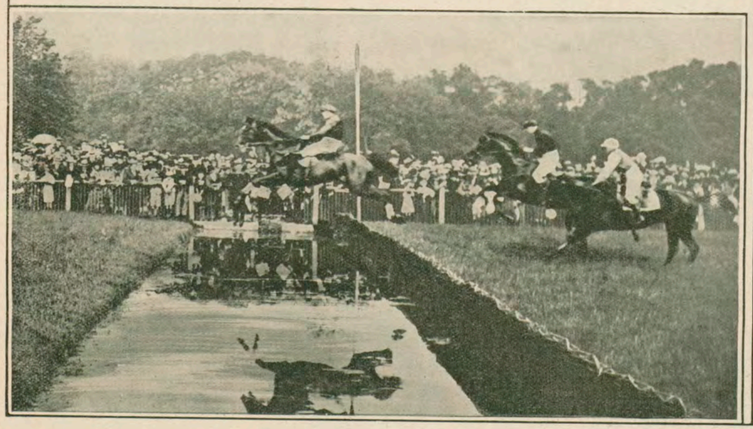
Spa III (Hollobone), à M. G. Ledat. Arrivée 3e. — *Dandolo* (P. Woodland), à M. Fischhof. Arrivé 1er.

La rentrée du vainqueur.



Leinster (Phillips), à Sir Thos Gallwey. — *Kriss* (Hart), à M. de Salverte. — *Red Cedar* (F. Hall) à M. Bérard. — *Spa III* (Hollobone), à M. Ledat. — *Killarney* (Chapman), à M. Liénart.

Le saut du mur en pierre (premier tour). — **Ce mur vient d'être démoli par Violon II.**



Dandolo (P. Woodland), à M. Fishhof. — *Gascon II* (Hartigan), au Vte de Fontarce. — *Dampierre* (Brooks) à M. G. Dreyfus.

Le saut de la rivière du huit (second tour).

Gascon II (Hartigan), au Vte de Fontarce. — *Dandolo* (P. Woodland), à M. Fishhof. — *Dampierre* (Brooks), à M. G. Dreyfus.

Le saut du bull-finish (avant-dernier obstacle du parcours).

Dampierre (Brooks), à M. G. Dreyfus. Arrivé 4e. — *Gascon II* (Hartigan), au Vte de Fontarce. Arrivé 2e. — *Spa III* (Hollobone) à M. G. Ledat. Arrivée 3e. — *Dandolo* (P. Woodland), à M. Fishhof. Arrivé 1er.

L'arrivée.

LE GRAND STEEPLE-CHASE DE PARIS, — 120.000 FRANCS ET UN OBJET D'ART. — 6.500 MÈTRES. — 32 OBSTACLES

La Société des Steeple-chase a eu pour sa grande épreuve une journée superbe, merveilleuse en tous points, et vraiment Grand Steeple — malgré la chute du premier favori, Violon II, et la défaillance de la cependant très vaillante Killarney — a donné lieu à une aussi belle et aussi disputée arrivée. Les trois chevaux qui ont fini en tête, Dandolo, à M. Fischhof, Gascon II, au vicomte de Fontarce, et Spa III à M. G. Ledat, ont tous trois passé par les mains de l'entraîneur américain Leigh; un seul, le second, est encore sous sa direction, mais le premier et le troisième sont entraînés par des Américains, Davis et Snik. La lutte à l'arrivée fut émouvante et les trois jockeys, P. Woodland, Hartigan, Hollobone, auxquels on peut ajouter Brooks qui montait Dampierre, le quatrième, ont fait preuve d'une énergie admirable. La performance du vainqueur, Dandolo, un hongre par Yellow et La Dame Blanche mérite une mention spéciale ; le cheval sort, en effet, des prix à réclamer ; à l'automne dernier, il avait couru à Saint-Ouen à réclamer pour 2 000 francs! Son propriétaire, M. Fischhof, a vendu, il y a quelques semaines, la plus grande partie de ses chevaux, il n'en conserva que quelques-uns, dont Dandolo, pour lequel il prit un engagement supplémentaire dans le Grand Steeple ; la confiance qu'il a montrée dans son cheval ne l'a point trompé.

Comment charger et décharger son Revolver

Les grands journaux quotidiens publient bien souvent dans leurs faits divers, ou à la rubrique consacrée aux communications de la province, quelques lignes relatant l'accident survenu par la maladresse ou l'imprudence du possesseur d'une arme à feu, surtout d'un revolver, accident qui survient aux moments du chargement, du déchargement ou du nettoyage de l'arme.

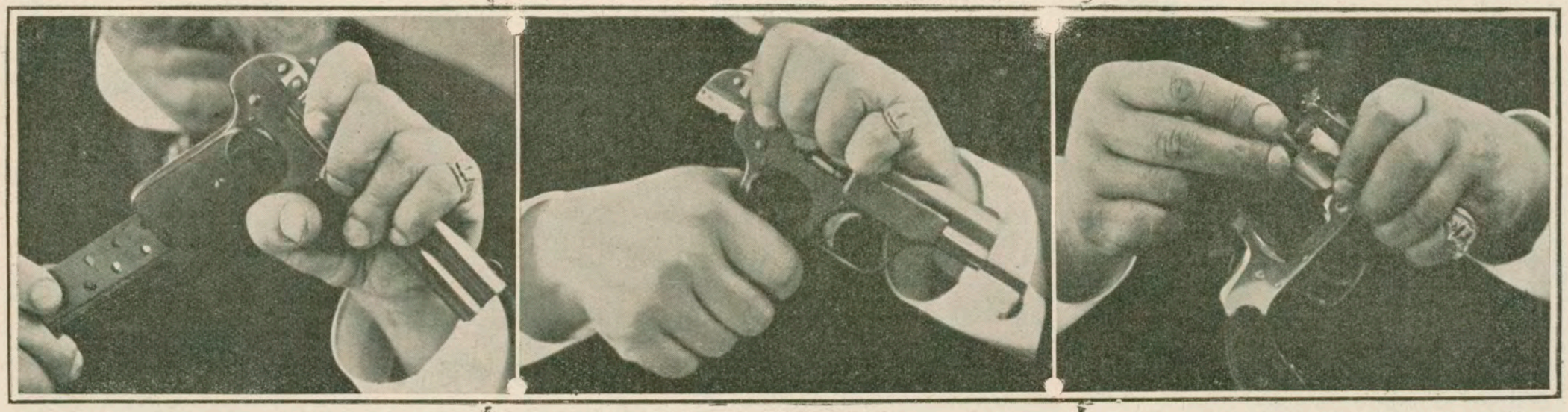
En donnant aux lecteurs de la Vie au Grand Air *les conseils qui suivent, nous serions heureux, si, grâce à la grande publicité de notre magazine un grand nombre de ces accidents étaient évités.*

✣ ✣ ✣

Voici le moment des excursions de toutes sortes qui approche, et, si l'on n'a plus à craindre la rencontre de brigands de grands chemins, il est possible que l'on soit obligé de se défendre contre la malveillance hargneuse ou voulue d'une brute.

On doit donc avoir le moyen de se faire respecter; le meilleur est encore de porter sur soi un revolver de bonne fabrication, revolver ne mesurant pas plus de 16 centimètres de la pointe extrême de la crosse au point extrême du canon, pour ne pas s'exposer à une contravention pour port d'arme prohibée!

Insertion des cartouches dans le chargeur.
On tient le chargeur entre le pouce et l'index de la main gauche, et avec la main droite on insère dedans les sept cartouches qu'il peut contenir.



Insertion du chargeur dans la crosse du pistolet.
Tenir le pistolet de la main gauche, insérer avec la main droite le chargeur dans la crosse.

Chargement du pistolet.
Tenir le pistolet de la main droite serrant la crosse, en ayant soin que le bout du canon soit penché vers la terre; tirer la glissière en arrière avec la main gauche.

Insertion des cartouches dans le magasin.
Tenir le pistolet de la main gauche, avoir soin qu'il soit complètement basculé, insérer les cartouches dans le magasin avec la main droite.

Si l'on veut posséder un bon revolver, il est nécessaire d'y mettre le prix; mais quel que soit le revolver que l'on possède, les précautions pour charger, décharger, nettoyer l'arme sont immuables; et si les mouvements nécessités sont dissemblables, le revolver doit toujours être manié de manière qu'un coup partant à l'improviste pour un motif ou pour un autre, le bout du canon ne doit pouvoir menacer, ne doit être dirigé non seulement vers qui que ce soit, mais vers aucun corps pouvant causer un ricochet.

L'unique garantie de sécurité est de ne manier son revolver que quand on est seul, non pas en plein air, mais dans sa chambre, son cabinet de travail ou sa salle à manger; étendre même la prudence jusqu'à pousser les verrous de la porte.

Une fois bien tranquille, prenez une chaise, mettez-vous devant une table, appuyez les coudes solidement sur cette table; puis prenez le revolver de la main gauche, de façon que le bout du canon soit toujours presque dirigé vers le bas; ne remuez pas la main gauche pour que le canon de l'arme ne puisse changer de direction; chargez, déchargez avec la main droite, main qui seule doit manœuvrer, soit pour insérer les cartouches dans le magasin (tambour, barillet) des revolvers genre bull-dog, soit pour les fermer, soit pour insérer le chargeur muni de ses cartouches dans l'intérieur de la crosse des nouveaux revolvers, dits automatiques, chargeur qui est introduit dans la crosse par le dessus, ou par le dessous.

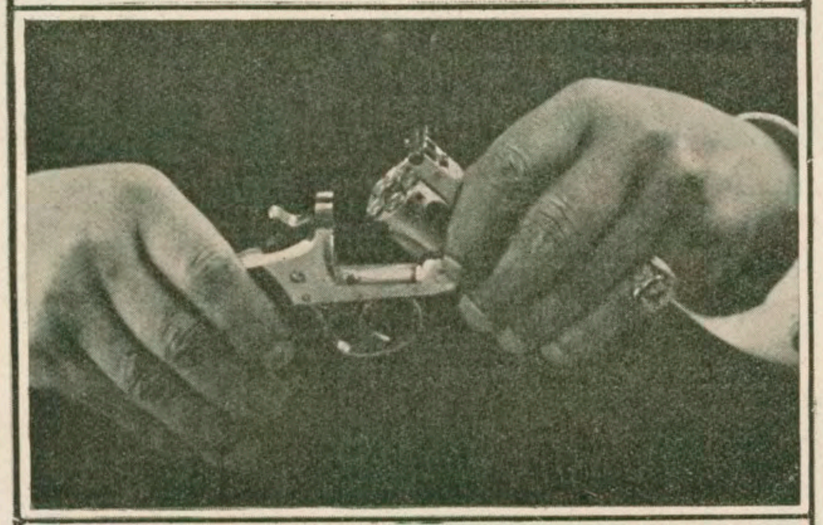
Le revolver, une fois chargé, ne doit être déchargé que rarement, et avec les mêmes précautions, les mêmes soins, les mêmes mouvements doux, avec lesquels on a procédé pour son chargement.

Enfin, n'est-il pas étonnant que tant de gens achètent un revolver sans savoir s'en servir?

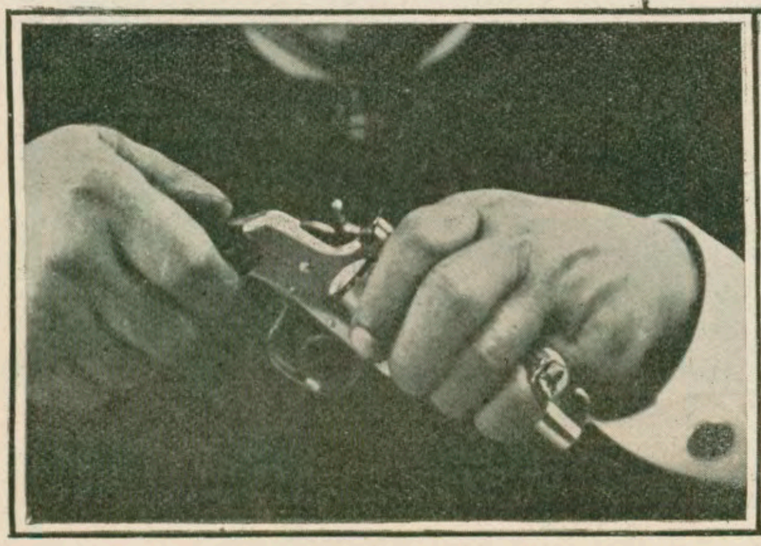
Quand on achète une bicyclette, une automobile, on a pris nécessairement auparavant des leçons pour monter l'une et conduire l'autre. Il est donc absolument nécessaire de se faire expliquer par un armurier le mécanisme de l'arme que l'on vient de choisir, non pas une seule fois, mais jusqu'au moment où l'on est sûr de posséder tous les secrets du maniement de l'arme en question, secrets presque toujours simples, peu compliqués, grâce aux progrès de l'armurerie moderne; avoir en un mot l'arme bien en mains, de même que l'on a bien en mains son automobile, sa bicyclette ou son cheval. Quand on est complètement maître de son acquisition, on doit s'exercer à charger, décharger le revolver avec des cartouches entièrement vides, chargées à blanc ensuite; s'exercer à tirer à la cible avec ces mêmes cartouches; finir son éducation en redoublant de prudence, en tirant à balle sur une silhouette d'homme grandeur nature.

Bien des existences seront ainsi sauvegardées; bien des remords tardifs seront épargnés à bien des maladroits; ces précautions sont si peu coûteuses, et peuvent épargner tant de malheurs, qu'il est incompréhensible qu'elles ne soient pas toujours suivies.

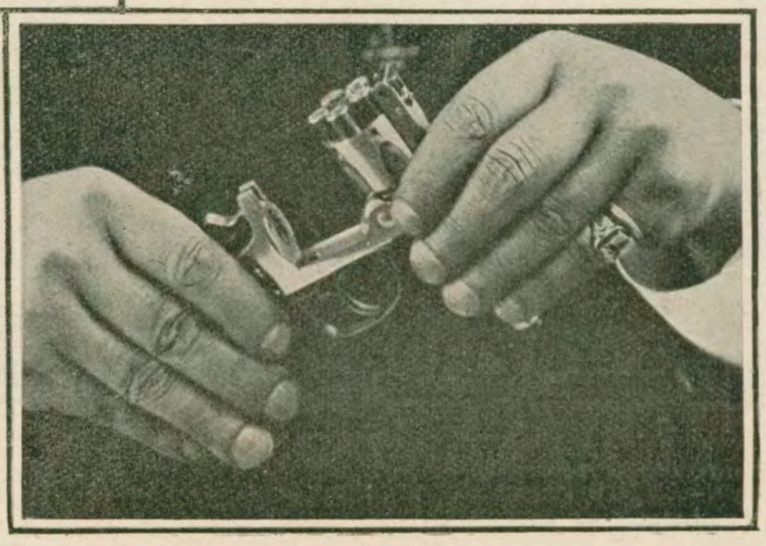
GUSTAVE VOULQUIN.



Fermeture du revolver une fois armé.
Faire basculer le revolver graduellement, sans secousses, avec les deux mains.



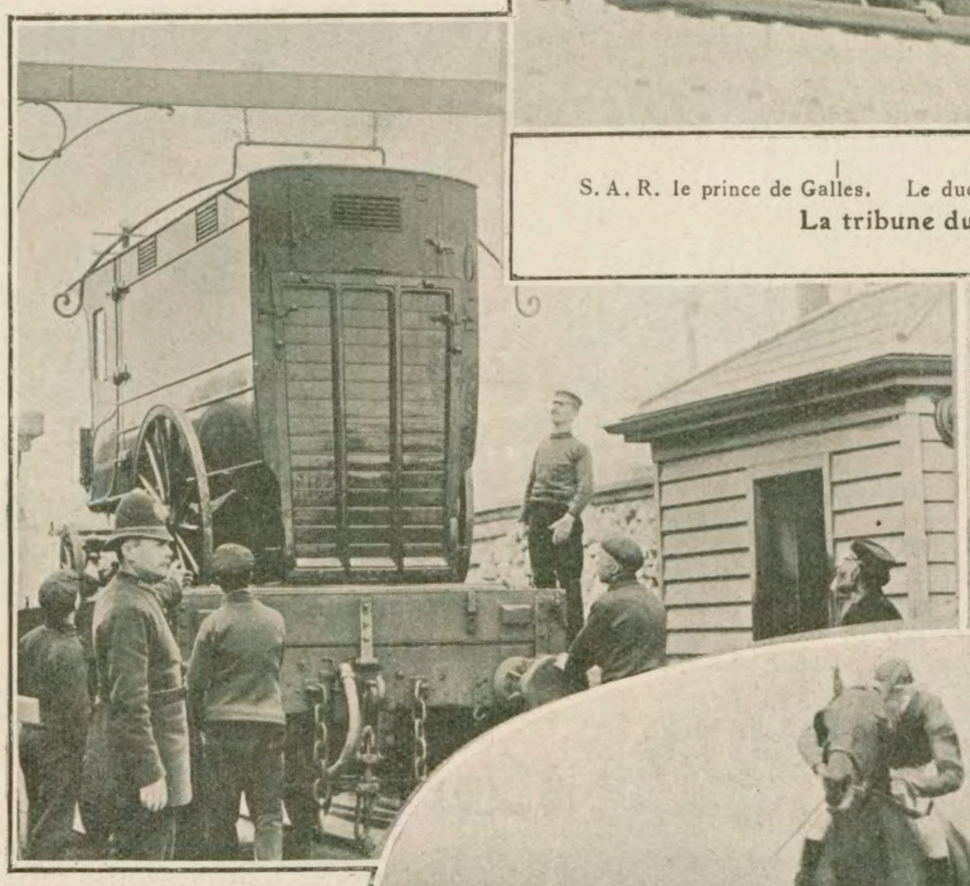
Fermeture du revolver une fois armé.
Continuer le mouvement précédent jusqu'à parfaite fermeture de l'arme.



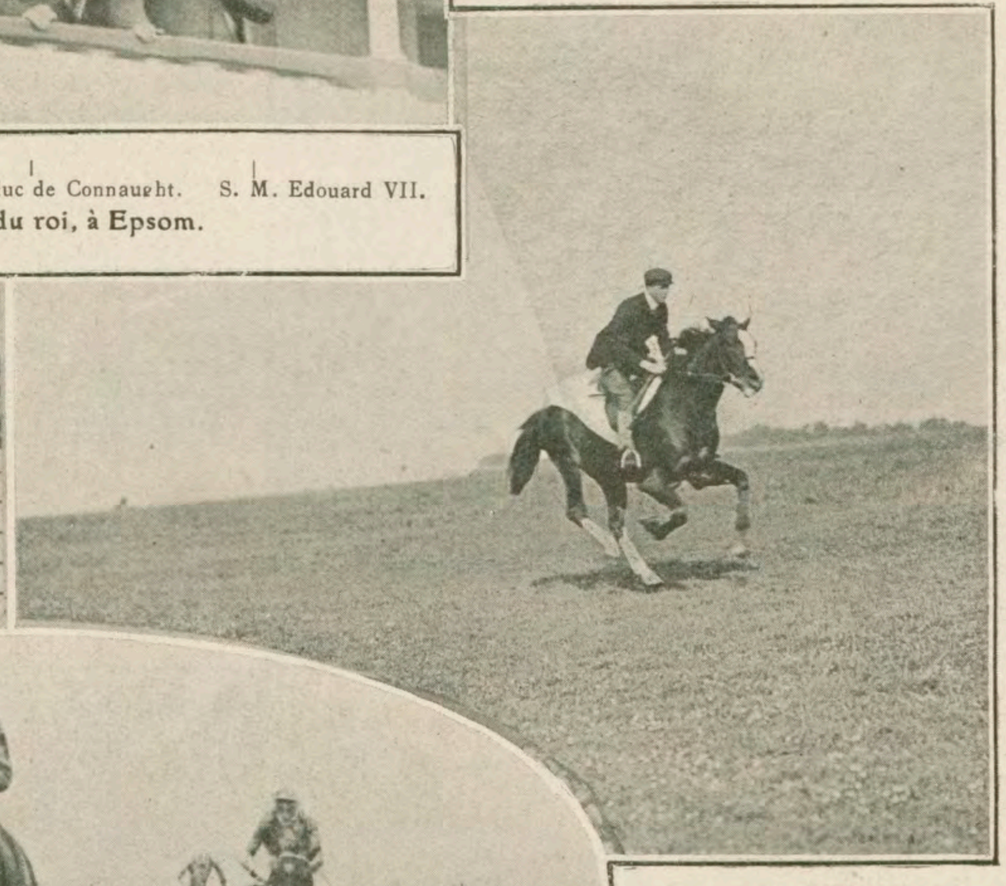
Expulsion des cartouches.
Ouvrir doucement avec les deux mains le revolver. Les cartouches s'expulsent seules.

LE DERBY D'EPSOM

S. A. R. le prince de Galles. Le duc de Connaught. S. M. Edouard VII.
La tribune du roi, à Epsom.

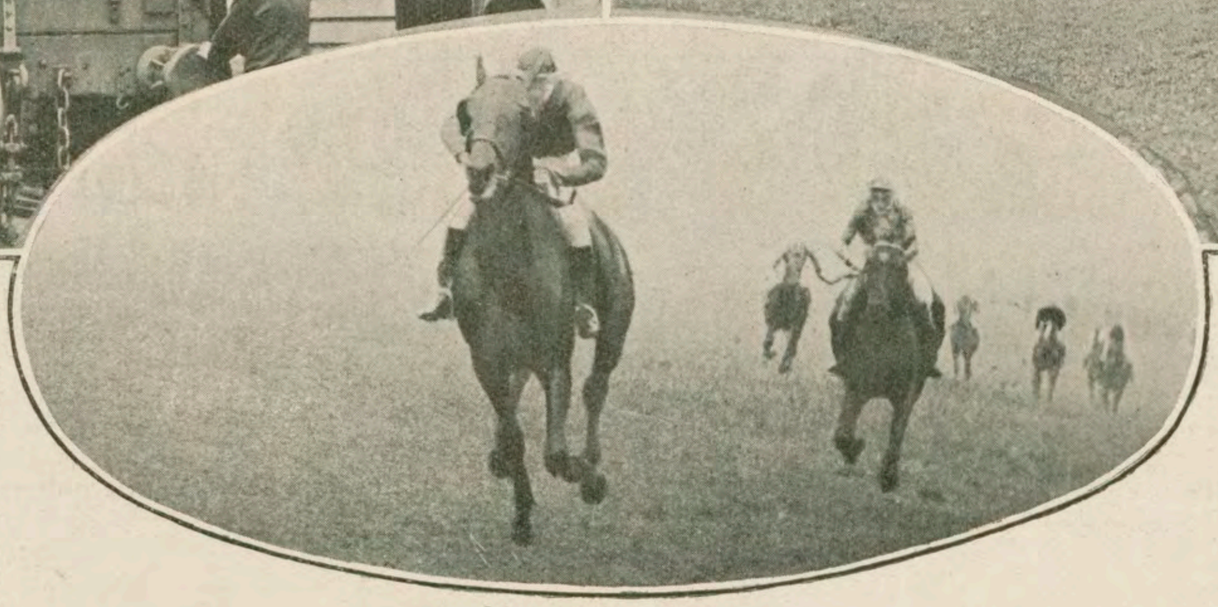


Le débarquement de Gouvernant à Folkestone.
Un train spécial l'a emmené de Saint-Denis à Boulogne où il a été embarqué pour l'Angleterre.



L'entraînement du champion français en Angleterre.
Dès son arrivée, Gouvernant a pris avec Glaucos comme leader des galops très remarqués.

Après les victoires de Profane et d'Ajax, les sportsmen français escomptaient grandement la victoire de leur compagnon d'écurie Gouvernant; aussi nombreux étaient-ils, les propriétaires et éleveurs français qui avaient passé le détroit pour aller applaudir au succès des sympathiques couleurs de M. Ed. Blanc. Gouvernant a été battu, et cette défaite, trop complète pour être exacte, de notre champion national, fut une grosse déception.



L'arrivée du Derby.
En tête, Saint-Amand, par Saint-Frusquin, à lord Rothschild, monté par K. Cannon. Derrière lui, John O'Gaunt, par Isinglos, à M. Thursby, monté par son propriétaire. Gouvernant a fini avant-dernier.

On a souvent décrit — et ici même — le spectacle du Derby d'Epsom, qui ne ressemble en rien à notre Derby, encore moins à notre Grand Prix. Les Parisiens connaissent la foire fameuse de Montéty en forêt de Sénart; supposez qu'on y donne des courses et vous aurez une idée assez exacte de ce que peut être le Derby d'Epsom. Rien n'est certes plus pittoresque et plus vivant que cette immense foire avec, sur la pelouse, des baraques de saltimbanques, des jeux de toutes sortes, des montreurs d'ours, de singes et de chiens savants, des nègres plus ou moins bon teint raclant leurs banjos, des faiseurs de tours, des marchands de "tuyaux" costumés en jockeys, des marchands des quatre saisons, dans des costumes ruisselants de boutons de nacre, leurs compagnes, aux chapeaux pharamineux, aux toilettes ahurissantes.

Le Derby anglais de cette année offrait un intérêt tout particulier : le favori était français et l'un des premiers produits de ce fameux Flying Fox, l'étalon acheté un million par M. Ed. Blanc. Mais il est écrit que nos couleurs seront malheureuses dans cette grande épreuve. Vinicius, Gouverneur, Insulaire, y prirent des secondes places, Atlantic une troisième, Holocauste y termina sa carrière; mais depuis Gladiateur — 1865 — aucun produit de notre élevage ne réussit à triompher; c'est que le parcours d'Epsom est tout à fait spécial; les montées y sont nombreuses, les tournants très durs et la piste très mauvaise.

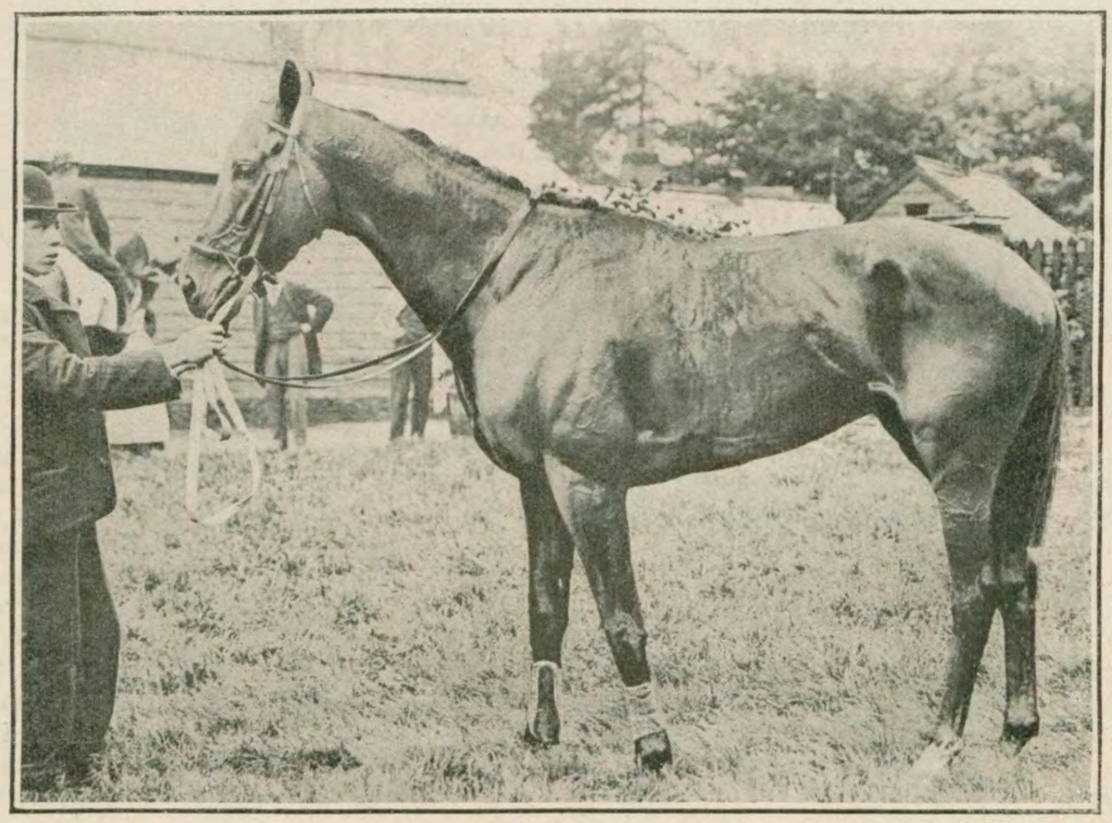
Cependant cette année, les Anglais eux-mêmes, étant donnée la très grande qualité du champion français, ne dissimulaient pas leurs craintes de voir le Blue Riband leur échapper.

Le voyage de Gouvernant s'était effectué dans les meilleures conditions possibles; la veille de l'épreuve, sous la direction de l'habile Denman, il avait encore pris un excellent galop; tout était donc pour le mieux.

Mais le Derby de 1904 restera dans le souvenir des sportsmen non seulement par la défaite de notre Gouvernant, mais parce qu'il fut le Derby le plus épouvantablement... arrosé qui se soit couru. C'est sous une pluie diluvienne que se courut l'épreuve. Gouvernant, très impressionnable comme tous les Flying Fox, manqua le départ; de ce fait, il perdait déjà plusieurs longueurs. M. Cannon voulut regagner le terrain perdu dans la montée; aussi après Tattenham Corner le cheval coucha les oreilles et refusa de s'employer. Peut-être que si G. Stern ou Ransch avaient piloté le fils de Flyinx Fox, ils auraient su en tirer meilleur parti. La monte américaine — ou plutôt demi-américaine, — celle de Ransch et de Stern, est peut-être, avec des animaux un peu rogues, préférable à la monte anglaise; tout au moins, aurait-il fallu sur Gouvernant un jockey de main moins dure et surtout moins brusque que M. Cannon.

Si Gouvernant a été battu, il ne faudrait point pour cela désespérer de notre élevage et en conclure que les 3 ans anglais valent mieux que les nôtres. Le vainqueur du Derby, Saint-Amand, est certainement de haute qualité; souvent il montra un mauvais caractère, il a consenti ce jour-là à s'employer; c'est un fils de Saint-Frusquin, second du Derby de 1896 gagné par Persimmon qui portait les couleurs du prince de Galles; il était engagé dans notre Grand Prix, mais son propriétaire a déclaré forfait pour lui. Remarquons aussi que les 2.400 mètres du Derby anglais ont été couverts en 2 m. 45 s. 4/5.

F. P.

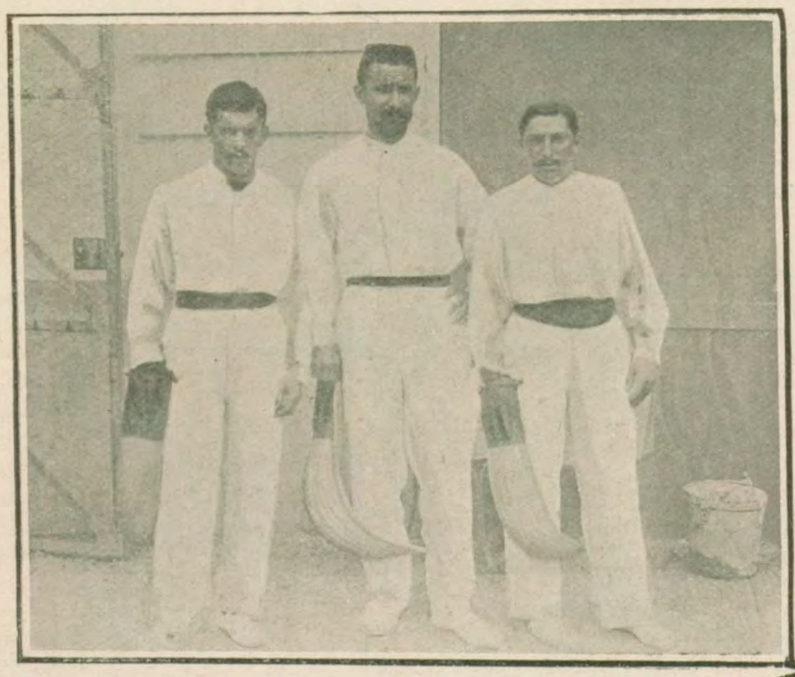


Le vainqueur du Derby.
St-Amand, *par St-Frusquin et Lady Loverule. Propriétaire, lord Rothschild; jockey, K. Cannon.*

La Pelote Basque au Cercle Saint-James

A l'instar des dimanches précédents, le Fronton Basque du Cercle Saint-James nous a offert, dimanche dernier, une très intéressante partie de pelote basque qui mettait aux prises les équipes Joseito et Americano. Cette dernière est sortie victorieuse de la rencontre, non sans avoir éprouvé, de la part de l'équipe adverse, une résistance acharnée. De leur côté, les équipes Munita et Arrué ont fait match nul.

✣ ✣ ✣

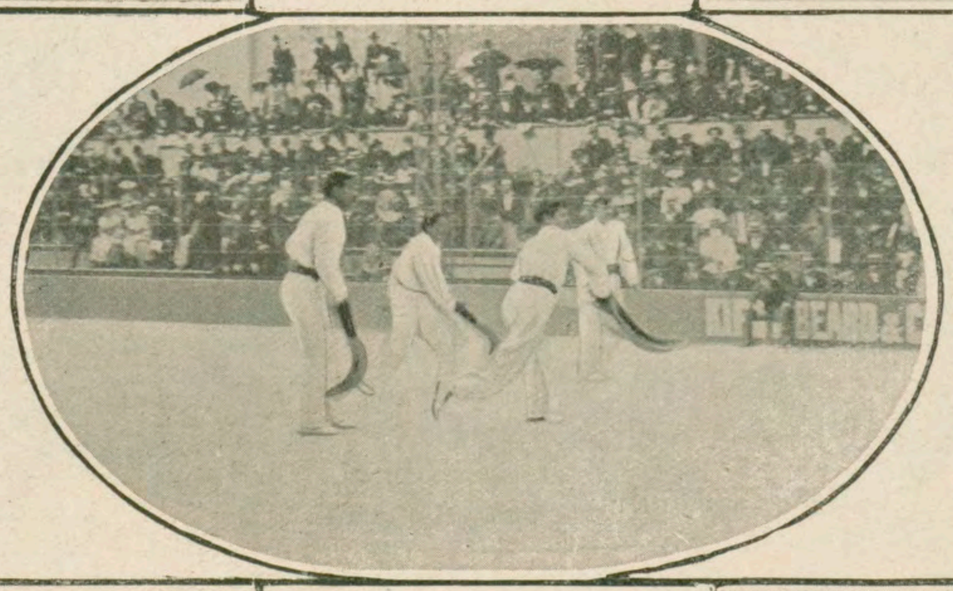


Arruty. Americano. Gogorsa.

Le match Americano-Joseïto. — L'équipe Americano.

Ramuntcho. Melchior. Joseïto

L'équipe Joseïto.



Le Fronton Basque de Saint-James, ce magnifique coliséum construit au milieu du plus délicieux parc que l'on puisse rêver, au bord du verdoyant rivage de la Seine, en face de l'île du Cercle de Puteaux, cette autre oasis des sportsmen, méritait bien le succès qui l'a accueilli.

Les fondateurs du Fronton Basque de Saint-James, Basques eux-mêmes, ont entrepris de propager ce sport à Paris, et ce jeu, vieux de dix siècles, mondain s'est de suite passionné pour les prouesses des athlètes basques, et actuellement, le sport des montagnards pyrénéens est le sport à la mode. Et comment ne pas s'enthousiasmer devant un aussi bel exercice athlétique? tout concourt à en faire le jeu le plus vif, le plus varié et aussi le plus passionnant.

Nous avions déjà assisté au Fronton du boulevard Bineau a de belles épreuves. Les Ayestarran, Altamira, Chiquito de Cambo, Salazar, Chico de Abando, avaient déjà su faire vibrer d'un bel enthousiasme les spectateurs les plus froids, mais il manquait au jeu basque un décor digne de lui et ce cadre de verdure, de fleurs, sous les hautes futaies des grands vieux arbres du parc Saint-James, est bien celui qui convenait le mieux pour faire du jeu basque un sport aimé du grand public sportif.

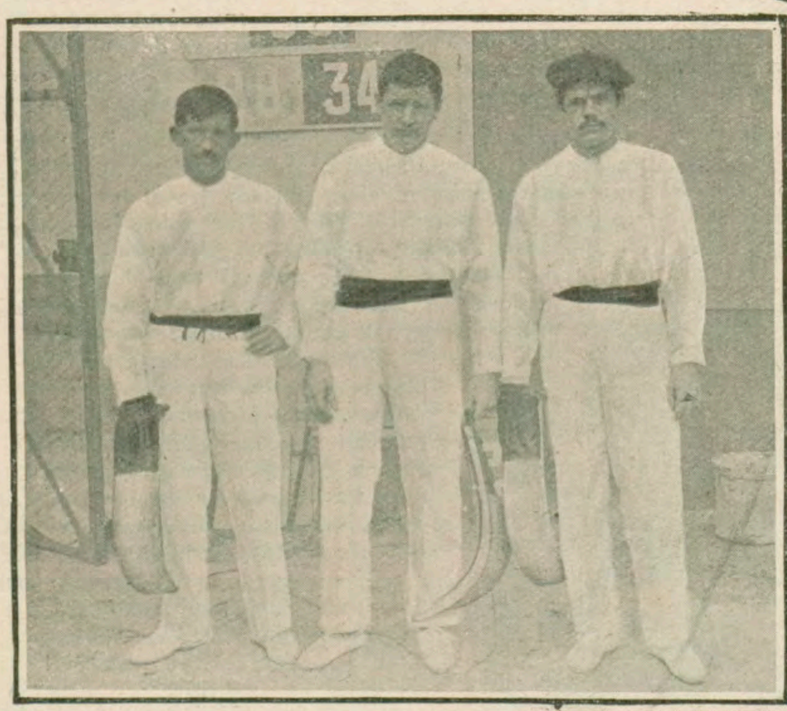
Le Grand Prix du Cercle Saint-James, doté de 10.000 francs de prix, vient de remporter un succès considérable, et après de mémorables matches au cours desquels nous avons vu les plus extraordinaires prouesses, c'est qui, grâce à sa loyauté et à sa rare beauté, a su intéresser malgré la concurrence du cyclisme, de l'automobile et du football, les plus réputés champions et se créer, au milieu de tous ces sports, une si large place en si peu de temps, est bien l'un des rares exercices athlétiques ayant aussi vite conquis toutes les sympathies du monde sportif.

La Fée des sports semble d'ailleurs avoir fait du jeu basque son favori; l'élément féminin le plus élégant et par un dead-heat que s'est terminée la lutte entre l'équipe française de Arrué Deharce et Landa et l'équipe chilo-brésilienne de Etcheverria, Joseïto Marcelo.

Le Championnat du Monde qu'organise le Cercle Saint-James sous le patronage de notre confrère l'*Auto* réunira probablement les plus réputés champions, y compris le fameux Français Chiquito de Cambo, actuellement au service.

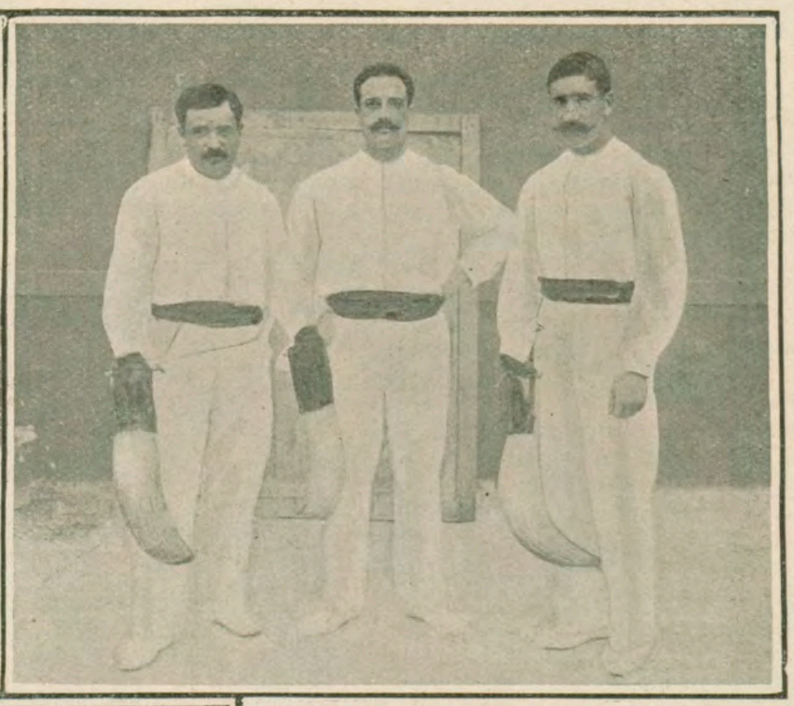
VICTOR LABORDE.

Joseïto contre Americano.
Une belle lancée d'Arruty.



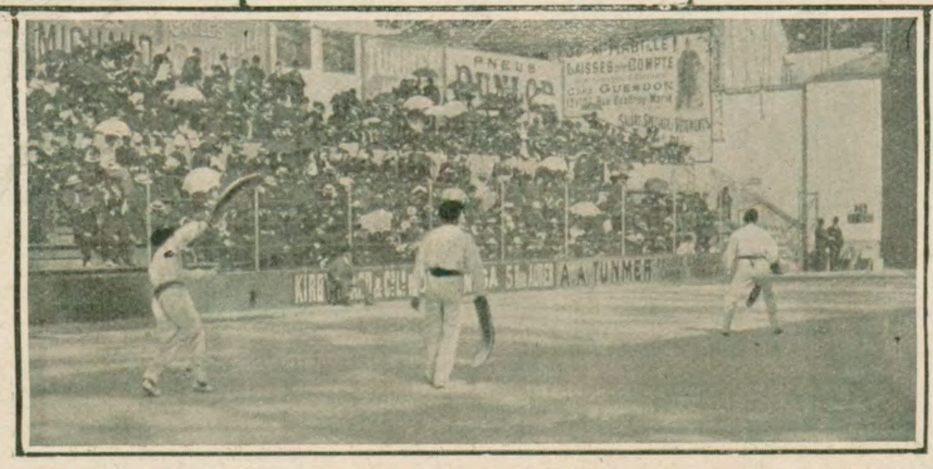
Irum. Munita. Potenito.

L'équipe Munita.



Arrué. Deharce. Danda.

L'équipe Arrué.



Le match Munita-Arrué.
Munita et Arrué font match nul.

COMMENT J'AI FAIT LE TOUR D'ESPAGNE

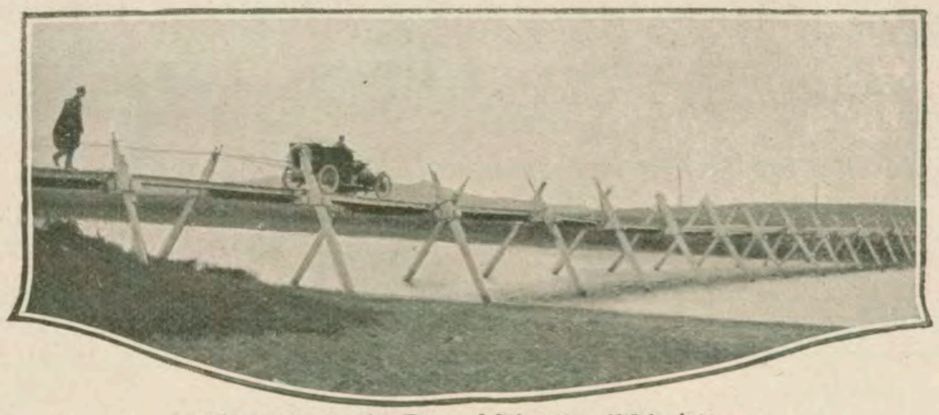
par Louis RENAULT (1)

III

Les exigences de l'actualité nous ont forcés à remettre la suite de l'intéressant récit du voyage de M. Louis Renault à travers l'Espagne. Nous avons laissé nos voyageurs sur le bord d'une rivière, totalement dépourvue de ponts, et à plusieurs kilomètres de toute habitation. Impossibilité absolue, par suite, de compter sur l'aide de chevaux, de mules ou de bœufs pour passer ce rio malencontreux.

Laissons la parole à Louis Renault.

◓ ◓ ◓



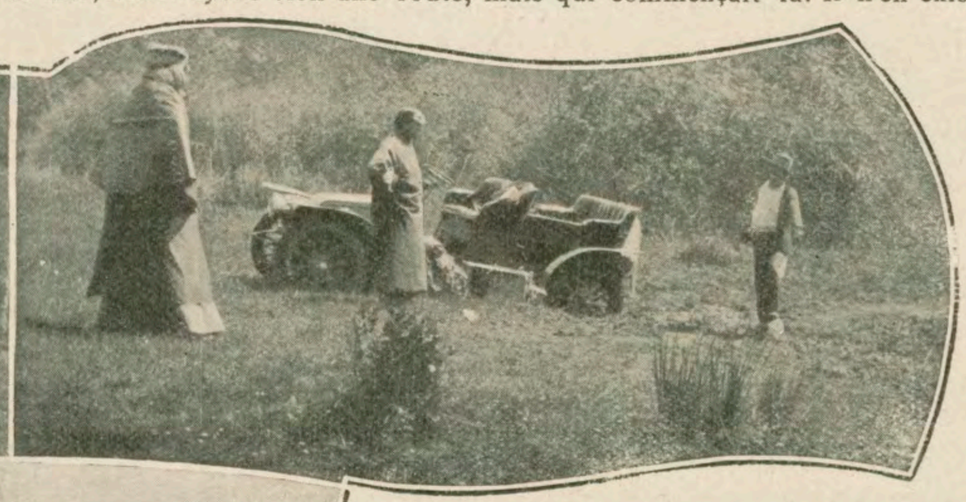
La traversée du Pont Militaire d'Algésiras.

Ma foi, je me dis, il n'y a qu'une chose à faire, c'est d'essayer de le passer avec le moteur. Le sol de la rivière était un peu meilleur que pour les précédents, c'était du gravier. Pour alléger la voiture, je laisse quelques bagages et mes compagnons de route qui devaient traverser sur le cheval de notre guide. Il n'y avait guère que 40 à 50 centimètres d'eau. Je prends mon élan, embraye ma voiture en petite vitesse et m'embarque à tout hasard dans le gué.

Arrivée au milieu, la voiture s'arrête. C'était bien là notre chance. Je saute dans l'eau, sans prendre le soin de retirer mes bottines, naturellement. Je retire le capot, et m'aperçois que le ventilateur avait envoyé de l'eau dans la magnéto et sur les bougies.

Tout en prenant un bain de pieds, pas trop désagréable heureusement, car dans ce pays, même dans cette saison, il fait très chaud, je tourne, retourne, démonte, remonte, essuie, et au bout d'une heure, parviens à remettre la voiture

Un mauvais passage dans la campagne des environs de Madrid.
La voiture est embourbée.



Louis Renault interviewe un originaire du pays qui lui propose ses bœufs pour le tirer d'embarras.

en route. Un de mes compagnons de voyage, M. Seret, était bien venu me trouver pour m'aider, mais de peur de mouiller ses bottines, il les avait retirées, ce qui était une grave erreur, ne pouvant marcher sur le gravier, il me fut complètement inutile. Il n'osait pas bouger, les cailloux lui entrant dans les pieds. Il n'avait même pas la force de lancer le moteur.

Enfin, voilà le moteur parti sur 3 cylindres. Nous arrivons cahin-caha à sortir de l'eau.

Nouvelle réparation, moins longue que la première : 5 à 6 minutes, et nous repartons. Le guide nous accompagne encore quelques kilomètres, et nous amène sur le chemin que nous devons suivre. Il grimpe sur une colline pour mieux nous voir partir, et nous souhaite bon voyage. Nous étions bien avertis que nous allions rencontrer un autre gué, mais nous espérions que ce serait le dernier.

Un relais de bœufs à travers champs.

Nous roulons dans un chemin très mauvais, plein d'ornières, et arrivons à un petit village. Là, nous demandons quelques renseignements sur le gué voisin, on nous répond qu'il n'est pas loin, 4 ou 500 mètres maximum, mais qu'il nous serait impossible de le passer, car il y avait plus de 1 m. 20 d'eau, et la rivière avait au moins 50 mètres de large. On nous dit qu'étant donnée la voiture si basse, la seule manière de la passer serait peut-être de monter le véhicule sur une charrette. Monter la voiture sur une charrette était fort long, et pas facile, car les charrettes étaient très hautes, et la voiture pèse 1.200 kilos. Je juge préférable de démonter complètement la magnéto, pour qu'elle ne se mouille pas, et de faire traîner la voiture par des mules pour traverser la rivière. Nous rencontrons un gérant de ferme qui veut bien mettre à notre disposition cinq ou six mules. Nous arrivons au gué. Je démonte la magnéto, je retire les bougies et les piles, qui traverseront dans un bateau. Nous attelons nos mules et partons. J'avais oublié de retirer les planchers, et tout à coup je m'aperçois qu'ils flottent ; craignant de les perdre, je mets carrément les pieds dessus, pour éviter qu'ils s'en aillent à la dérive. Je prends ainsi un second bain de pieds, moins long toutefois que le précédent, et arrive bientôt à l'autre bord.

On dételle les mules, je remonte la magnéto et nous nous remettons en route. Au bout de 500 mètres environ, la voiture s'arrête à nouveau : l'eau avait pénétré dans le carburateur. Nous réparons cette légère panne et repartons.

Après avoir fait une quinzaine de kilomètres de plus, nous apercevons la mer. Je dois dire que tout l'après-midi j'étais absolument convaincu qu'on nous avait induits en erreur en nous faisant faire un tel voyage, et qu'il devait exister une route, au moins entre San-Roque et le point où nous étions. Je m'imaginais qu'au bord de la mer j'allais retrouver cette route. Erreur, arrivés au bord de la mer, nous voyons bien une route, mais qui commençait là. Il n'en existait pas, en effet, depuis San-Roque, c'est-à-dire pendant 50 kilomètres, au moins.

Apercevant une belle route, nous espérions que tous nos ennuis étaient passés. Nous demandons des renseignements à un petit gamin, bien intelligent, qui nous prévient qu'en pleine route, nous rencontrerions, à quelques kilomètres de là, un pont écroulé. Il nous conseille, par conséquent, de ne pas suivre la route et de prendre un chemin détourné, pour aller passer encore une rivière.

Nous prenons un petit chemin qui conduisait à un gué, et passons la rivière sans incident. Il n'y avait presque pas d'eau, mais le sentier qui y conduisait était affreusement creux. De plus, il descendait et montait terriblement. Enfin, nous franchissons ces nouveaux obstacles, et sommes très étonnés de voir, sur une route, un malheureux pont effondré, sans même qu'on ait pris soin d'y placer, de crainte d'accident, une barrière ou quelques pierres, indiquant qu'on ne doit pas s'engager sur cette route. Nous apercevons, à droite et à gauche, de point en point, un tunnel commencé pour un chemin de fer, puis plus rien, puis un remblai, un talus, le tout couvert d'herbe et absolument abandonné.

A travers bois.
La contravention pour excès de vitesse ne menace pas nos voyageurs.

Quelques kilomètres plus loin, encore un nouveau pont écroulé, à peu près semblable au précédent. Plus loin, la route encore plus mauvaise et presque impraticable. Nous atteignons enfin Estepona. Nous avions fait, depuis Algésiras, 60 kilomètres environ.

A 50 mètres du village, nous traversons encore un rio, presque sans eau il est vrai, mais c'est extraordinaire de penser qu'il n'y a pas même de pont à l'entrée de la localité.

Nous repartons le lendemain, vers 8 heures, pour Malaga. La route, quoique pas très belle, s'améliore, il y a parfois des passages très bons.

Après avoir déjeuné à Malaga et visité la ville, nous partons à 2 heures, par une chaleur tropicale : 45 degrés.

Nous prenons une route de mon-

(1) Voir les numéros 295 et 296.

tagne qui était d'ailleurs très dure. J'étais assez content de rencontrer une rampe un peu forte, par une grande chaleur, afin de me rendre compte du fonctionnement de notre refroidisseur.

A 50 kilomètres de Grenade, nous rencontrons encore un rio semblable aux précédents. C'est le rio Cacin, que nous devons traverser par le gué. Cette fois il est très tard, nous désirons absolument arriver à Grenade, et il n'y a pas de bœufs dans les environs. Je me dis que le plus sage est d'essayer de passer avec nos propres moyens.

Je dois dire qu'il y avait au moins 70 à 80 centimètres d'eau. Nous avions vu traverser un âne auparavant, et il en avait jusqu'au poitrail. Je prends donc mon élan du plus loin possible, et m'élance à tout hasard. Je reçois une énorme gerbe d'eau passant pardessus ma tête et venant remplir une partie des places arrière, mais grâce à mon élan formidable, j'arrive à traverser le gué. Il y avait près du gué une passerelle pour les piétons, par où ont passé mes compagnons de route et nos bagages.

Nous repartons à nouveau, et sommes bientôt à Santare, où nous rencontrons, à notre grande surprise, une seconde 14 HP Renault, qui appartient à un propriétaire des environs. Après avoir fait, depuis Malaga, 140 kilomètres, nous arrivons vers 6 heures à Grenade. Nous avons bien du mal à nous loger, tous les hôtels étant complets. Le lendemain, nous visitons l'Alhambra. Le vendredi, 8 avril, nous visitons la ville, et repartons vers 4 heures pour Madrid.

Nous comptions, en arrivant à Grenade, revenir par le train, afin de gagner du temps; mais en consultant notre itinéraire, nous nous apercevons que, contrairement à nos prévisions, il nous faudrait beaucoup plus longtemps en chemin de fer qu'en automobile, pour aller de Grenade à Madrid. En effet, pour aller de Grenade à Madrid avec les trains espagnols, il faut près de quarante heures. Il n'y a qu'un train possible par jour et la correspondance est difficile.

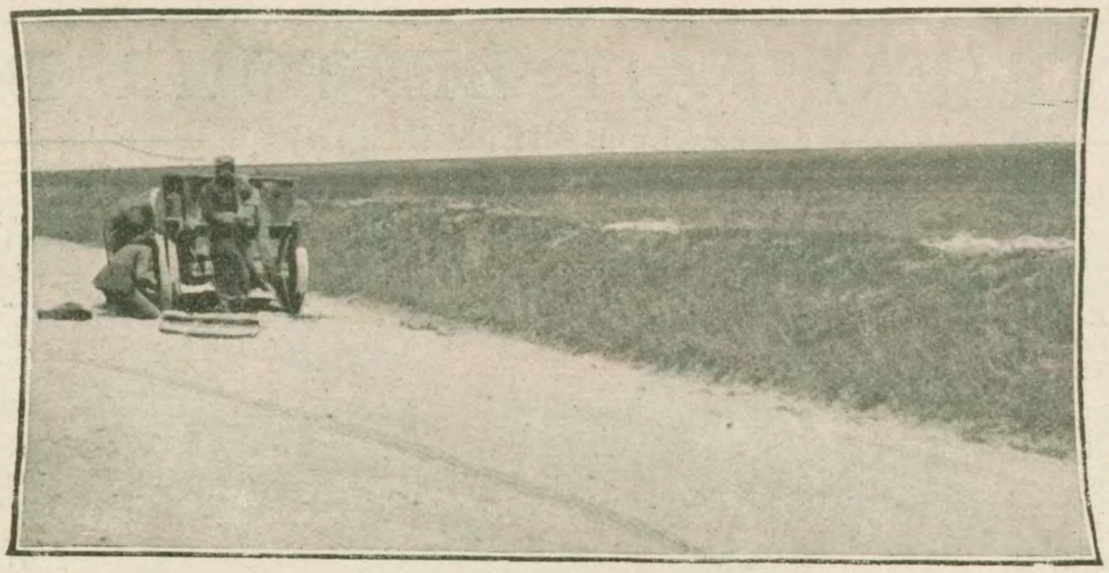
Nous décidons donc de revenir jusqu'à Madrid par la route. Partant, comme nous l'avons dit, de Grenade à 4 heures, nous prenons la route d'Alcala et Jaën, et allons coucher à La Carolina, à 130 kilomètres de Grenade. La Carolina est un petit pays fort sale, et nous avons la déveine d'y arriver un jour de foire. Nous ne trouvons à nous coucher que dans un hôtel de deuxième ordre.

Enfin, nous repartons le lendemain matin samedi, à 8 heures et demie, pour Madrid, en passant par Valdepenas. De Grenade à La Carolina, la route était possible, elle est encore passable jusqu'à Valdepenas; mais à quelques kilomètres de cette ville, elle devient de plus en plus mauvaise, surtout en approchant de la province de Tolède.

Dans la province de Tolède la route est invraisemblable. Nos pneumatiques sont dans un état affreux, et nous rencontrons des ornières énormes remplies de cailloux. Par cette chaleur, cela m'inquiétait, et à juste titre, car quelques kilomètres encore, et un pneu arrière éclate. En plein soleil nous réparons — c'était la première réparation depuis Paris! N'est-ce pas là le meilleur éloge que nous puissions faire de nos pneus Michelin? — Et nous arrivons, tout de même, à Oceana, en passant par les routes fort mauvaises d'Aranguez et de Madridejos.

Nous étions à Madrid vers 4 heures et demie. Nous avions fait, depuis La Carolina, 270 kilomètres, environ, avec une moyenne superbe: 36 à 38 kilomètres à l'heure.

LOUIS RENAULT.



La seule panne de pneumatique du voyage.
Grâce à leurs pneus Michelin, les voyageurs n'eurent qu'une panne de pneumatique un peu avant Madrid, après avoir couvert 5.000 kilomètres.

Cl. Verascope-Richard.

Un bain de pieds forcé.
Mais à la guerre comme à la guerre!

Marcel Cadolle, gagnant de la catégorie amateurs.

La Course

LE sport amateur possède depuis deux ans son Zimmerman dans la personne de Marcel Cadolle.

Vainqueur la semaine dernière dans Bordeaux-Paris qui, bien que couvert en trois étapes, n'en représente pas moins une course très dure, il se classe premier huit jours après dans Paris - Montereau, une épreuve de vitesse. Et il lui est arrivé de triompher trois fois dans la même semaine!

C'est à dégoûter de courir comme amateur!

La course Paris-Montereau
Départ des coureurs de 4e catégorie.

Marcel Cadolle retire son brassard au contrôle de départ.

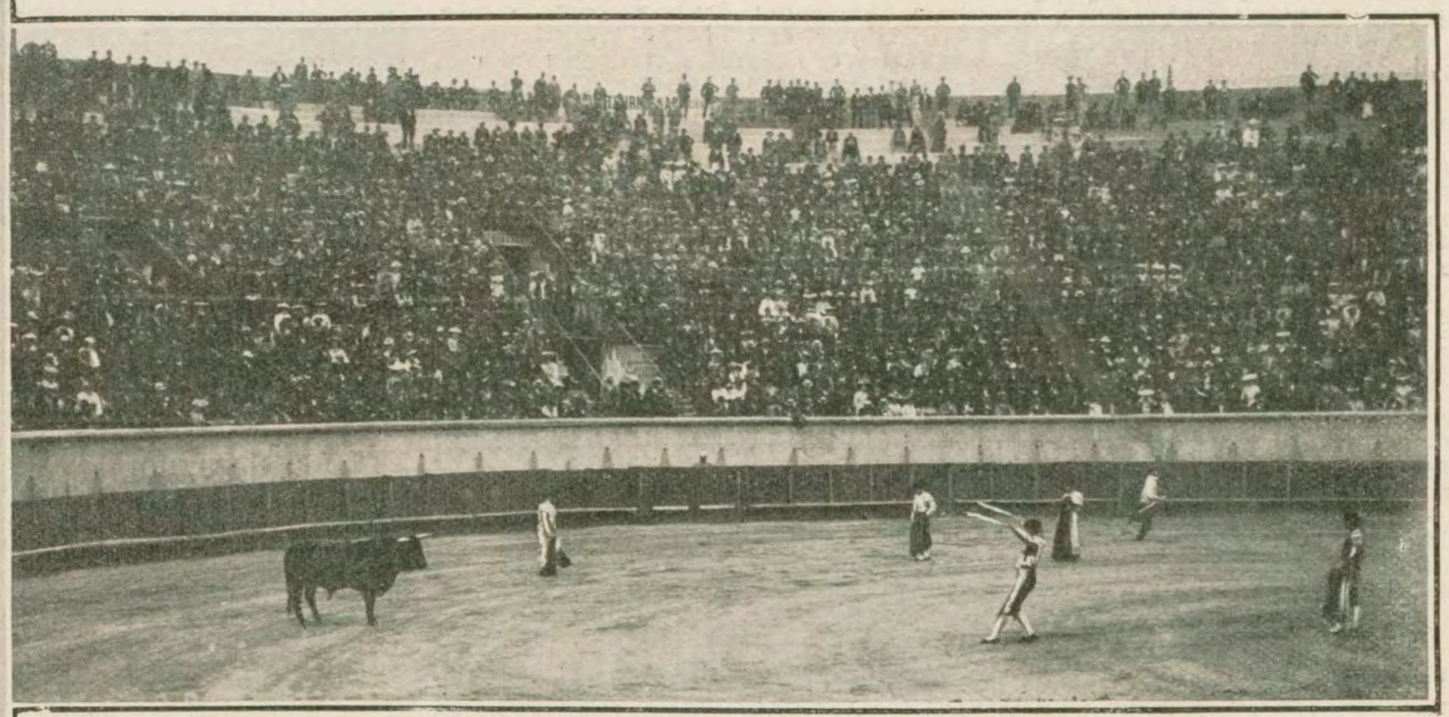
Armbruster, arrivé 2e de la 4e catégorie.

Paris-Montereau

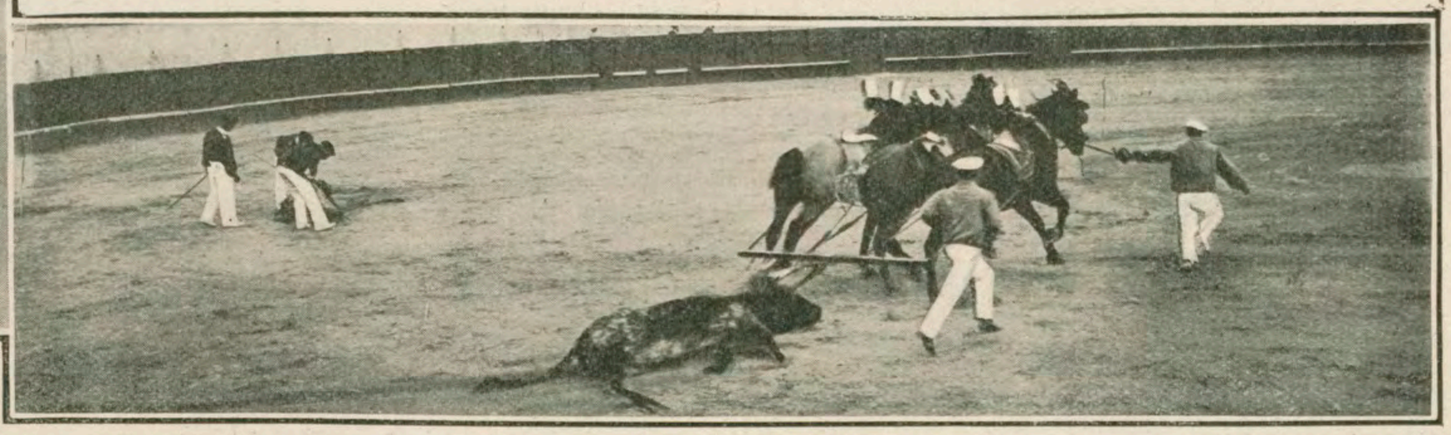
THÉRY

AUX ARÈNES DE BÉZIERS

Joaquin Navarro Quinito.
Un des matadors les plus réputés du moment.



La préparation du toro pour la suerte de banderillas.



L'enlèvement du toro mort.
A gauche, les " moussabros " jettent du sable pour étancher le sang.

(Cliches Tamiquet)

La vremière corrida formelle de la saison vient d'être célébrée en plaza de Béziers, devant huit à dix mille aficionados.

Les matadors engagés étaient Quinito et Morenito de Algeciras; ils se sont mesurés avec six toros de don Lopez Plata, un ganadero des plus connus des environs de Séville.

Quinito, mal servi par des partenaires sans noblesse, n'a pu briller et s'est montré inférieur à sa réputation.

Morenito de Algeciras, travailleur à l'extrême, fut inégal à la mort, mais sut étaler aux yeux du public enthousiasmé toutes les ressources de sa muleta savante; il obtint un vif succès au prix d'une cornada.

BLOC-NOTES

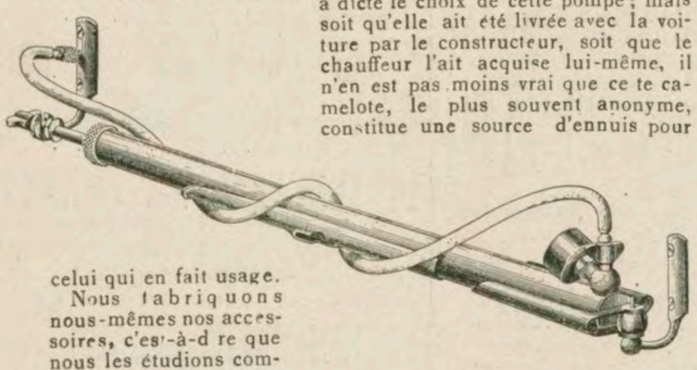
LE BULLETIN DE MICHELIN

Nouvelle Pompe Voiturette à Manomètre.

AVEC UNE BONNE VOITURE, AYEZ UNE BONNE POMPE. — POURQUOI NOUS FABRIQUONS NOUS MÊMES NOS ACCESSOIRES. — NOTRE NOUVELLE POMPE VOITURETTE A MANOMÈTRE. — SON SUPPORT SPÉCIAL.

Nous avons constaté maintes fois, et avec le plus grand regret, que des automobilistes possédant d'excellentes voitures qu'ils ont acquises pour un prix souvent très élevé, se servent, pour gonfler leurs pneus, de pompes déplorables, la plupart du temps dépourvues de manomètres, et incapables de donner aux pneumatiques la moitié seulement de la pression qu'ils devraient normalement avoir.

Ce ne peut être sûrement pourtant une raison d'économie qui a dicté le choix de cette pompe; mais soit qu'elle ait été livrée avec la voiture par le constructeur, soit que le chauffeur l'ait acquise lui-même, il n'en est pas moins vrai que ce te camelote, le plus souvent anonyme, constitue une source d'ennuis pour celui qui en fait usage.



Nous fabriquons nous-mêmes nos accessoires, c'est-à-dire que nous les étudions complètement et dans tous les détails.

Comme pour nos pneumatiques, nous tenons à ce que la matière première soit de premier choix, et tous les éléments combinés et appropriés en vue du résultat à atteindre.

On comprendra facilement que notre intérêt est de livrer aux automobilistes des accessoires susceptibles de leur faire tirer de nos pneumatiques le meilleur parti possible.

Si donc la pompe que nous livrons est parfaite, si elle leur permet de gonfler à la pression voulue leurs pneumatiques, sans efforts, et de constater à l'aide d'un bon manomètre que la pression est atteinte, il est certain qu'ils n'éprouveront que de la satisfaction de leurs pneus, et que nous avons, nous, tout à gagner qu'il en soit ainsi.

Voilà pourquoi nous nous sommes imposé d'étudier et de fabriquer nous-mêmes nos accessoires, et pourquoi aussi nous ne cherchons pas à faire de cette branche une source de bénéfices, mais au contraire à produire aux meilleurs prix possibles les meilleurs accessoires possibles.

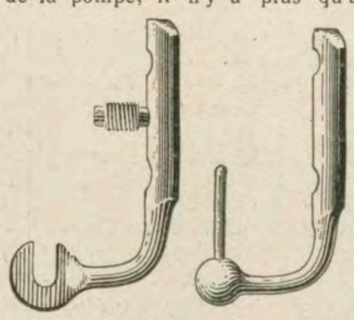
C'est dans cet ordre d'idée que nous venons d'établir un nouveau type de Pompe Voiturette à Manomètre.

Ce type, résultat de longues années d'expériences, réalise ce qu'il y a de plus parfait à l'heure actuelle sur le marché.

Notre figure 1 représente notre nouvelle Pompe. Ainsi qu'on le voit, la poignée de cette pompe est métallique, au repos s'applique sur le corps de pompe dont elle épouse la forme et où elle reste fixée.

Cette poignée que l'on ne risque plus ainsi d'égarer peut également servir à l'occasion de levier de démontage.

Lorsqu'on veut se servir de la pompe, il n'y a plus qu'à séparer la poignée du corps et à la fixer à l'extrémité de la tige du piston au moyen de l'écrou à oreilles, destiné à cet usage.



Des essais comparatifs que nous avons faits entre notre Pompe Voiturette à Manomètre et les différents modèles similaires, il résulte que, pour des pressions faibles, le nombre de coups de piston nécessaires pour donner à un même pneu une pression déterminée est de 10 o/o environ moindre avec notre modèle.

Pour des pressions plus élevées, l'avantage de notre pompe s'accentue, et l'économie de coups de pompe peut atteindre 25 o/o.

C'est assez dire que l'on gonfle sans effort, ce qui est très appréciable.

Notre pompe est munie d'un manomètre excessivement robuste tout en étant très sensible.

Disons à ce sujet comment il faut lire les indications d'un manomètre de pompe.

Lorsqu'on veut connaître la pression exacte à laquelle on est arrivé, il suffit de redescendre très lentement le piston, et de l'arrêter en un point quelconque de sa course. L'aiguille du manomètre ne tarde pas alors à prendre une position d'équilibre qui permet de lire sur le cadran la pression cherchée.

Ajoutons que le prix de notre pompe est excessivement réduit ainsi qu'on le verra plus bas.

Quelques clients nous ont demandé de leur étudier un support de pompe qui permette de l'avoir constamment sous la main, sans avoir, pour la trouver, à faire l'exploration laborieuse d'un caisson.

Pour leur donner satisfaction, nous avons étudié un support très simple (fig. 2) se composant de 2 crochets que l'on peut fixer sur n'importe quelle partie plane de la voiture au moyen de 4 vis (par exemple sur le panneau d'un caisson ou le dessus d'un siège).

Il est conçu de manière à permettre de placer ou retirer la pompe en quelques secondes. L'un des crochets porte une tige qu'on engage dans l'œillet qui réunit les deux pédales, l'autre comporte un crochet où l'on engage l'extrémité de la tige du piston qui s'y fixe au moyen de l'écrou à oreille, destiné aussi à maintenir la poignée à l'occasion.

Enfin la tige à crochet comporte également un pas de vis destiné à recevoir le raccord du tuyau de pompe. Ainsi on n'a jamais besoin de séparer la pompe de son tuyau.

Nos figures font d'ailleurs bien comprendre ce qui précède.

Notre nouvelle pompe manomètre voiturette et le support spécial sont en vente chez tous nos agents et représentants aux conditions suivantes :

Pompe Voiturette à Manomètre Minutal..... 12 fr.
Support spécial Fanaticus. ..... 2 »

MICHELIN ET CIE.

FINANCE

Bizarreries Financières

La Bourse nous en offre le spectacle; présentons-le, simplement, à la réflexion du lecteur.

Les mines d'or vont voir, par l'arrivée des coolies chinois, leur production augmenter, leurs revenus s'accroître. En logique, elles devraient monter. Or, leur marché est inactif, leurs actions trahissent lourdeur et faiblesse. N'est-ce pas bizarre?

A Paris, le récent placement des bons du Trésor Russe, à Londres l'émission des Bons du Trésor Japonais ont opéré une véritable saignée au crédit public. On présumait que tous les capitaux s'étaient employés et que, devant cette concurrence, les fonds d'Etat allaient baisser. Erreur! Ils montent tous, d'ensemble, à qui mieux mieux, la liquidation de fin mai avant révélé que les disponibilités d'argent restent considérables. N'est-ce pas bizarre encore?

Sans chercher à fournir des explications, nous nous bornons à constater. Mais de cette constatation résulte clairement ceci: que la fortune publique est inactive et pas du tout effrayée par la guerre russo-japonaise. Alors, ne serait-ce pas le devoir des grandes banques de lui offrir les moyens de s'utiliser fructueusement?

C. LEVRAI.

NOS 50 HORS-TEXTE

THÉRY. — Théry, dont nous publions aujourd'hui la photographie en hors texte, est l'homme dont on parle dans les milieux automobiles. N'est-ce pas lui, en effet, qui vient d'enlever les éliminatoires françaises de la Coupe Gordon-Bennett, et n'est-ce pas sur lui également que nous fondons toutes nos espérances pour la conquête du célèbre trophée! Les débuts de Théry remontent à Paris-Amsterdam en 1898, où il conduisit les premières voiturelles Decauville. En 1899, il court le Tour de France, où il se classe second en voiturettes et également second dans le Critérium des voiturettes.

En 1900, il gagne la Coupe des voiturettes, organisée par le *Journal des Sports*, Bordeaux-Périgueux. En 1901, il se classe cinquième, toujours en voiture légère, dans Paris-Bordeaux, mais malade, ne prend pas part à Paris-Berlin.

En 1902, il court Paris-Vienne, casse ses freins en descendant l'Arlberg ; il répare sa voiture tout seul en un jour et finit la course. En fin de saison, il gagne Gaillon et bat le record du kilomètre, faisant le premier 120 à l'heure, en voiture légère.

L'année dernière enfin, il finit quatrième des voitures légères dans Paris-Madrid.

Excellent mécanicien, ayant à merveille le sens pratique de la mécanique, Théry est un de nos meilleurs conducteurs, un des plus susceptibles de nous ramener en France la fameuse Coupe. Nos souhaits, du moins, l'accompagnent.

PARIS-CRÉTEIL

La course Paris-Créteil, organisée pour la cinquième fois par le Club Athlétique Parisien, s'est disputée dimanche dernier et a obtenu le plus vif succès. 72 concurrents — tant coureurs que marcheurs — se sont mis en ligne, et 61 ont terminé. Fantou a fait à la marche un exploit magnifique, accomplissant le parcours à une moyenne de plus de 12 kilomètres à l'heure, n'étant rejoint par aucun des coureurs avec son handicap de 30 minutes. Dans la course, Thomas s'est fait battre par excès de confiance, ne pouvant rattraper, malgré un effort terrible, le terrain qu'il avait laissé prendre à Prevôt au milieu de la course.

PARIS-CRÉTEIL. — LE DÉPART DES MARCHEURS

PARIS-CRÉTEIL. — LE DÉPART DES COUREURS

LA MARCHE DES PHOTOGRAPHES

Dimanche dernier, s'est disputée la Marche des Photographes, épreuve originale organisée par la revue *Photo Pêle-Mêle*. Au départ, place de la Concorde, point traditionnel en ces occasions, le coup d'œil était des plus pittoresques par suite de la diversité des appareils apportés par les concurrents, au nombre de deux cents environ.

Les concurrents devaient prendre, sur le parcours, plusieurs vues photographiques, le premier prix étant pour les six meilleures épreuves dans l'ordre d'arrivée. Malheureusement, les organisateurs avaient mal pris leurs mesures ; le préfet de police interdit l'épreuve au moment du départ, et la marche se réduisit alors à un simple concours de photographies.

AU DÉPART DE LA MARCHE DES PHOTOGRAPHES

LA COURSE DU STADE NANTAIS

Le Stade Nantais vient de donner sa première réunion sportive en organisant une course pédestre réservée aux amateurs. L'épreuve a été gagnée par Broze qui a couvert les 17 kil. 300 m. du parcours en 1 h. 28 m. devant Voulet qu'il n'a battu que de deux mètres à l'emballage final et Magron, 3e à 40 mètres; Maruef, 4e à 50 mètres et Stalport, 5e à 200 mètres. Ces temps sont excellents, si l'on tient compte de la difficulté du parcours et de la chaleur accablante qui régnait ce jour-là.

Le succès a été complet et la course a fort intéressé les populations qui n'ont pas ménagé leurs encouragements aux coureurs.

LA COURSE DU STADE NANTAIS
Le peloton de tête au 15e kilomètre.

M. EUGÈNE ADAM

Un parfait homme de sport, qui dirigeait avec une compétence rare et un esprit très progressiste la Société Sportive d'Encouragement, M. Adam, vient de mourir, enlevé en quelques jours par une grippe infectieuse, au moment même où il allait assister au plein épanouissement de son œuvre. Il se réjouissait de voir disputer au mois de juillet prochain, sur cet hippodrome de Maisons-Laffitte qu'il s'était plu à embellir, et qui était pour ainsi dire *son* hippodrome, un Grand Prix doté d'une allocation de 100.000 francs. M. Adam est un des hommes qui ont rendu à l'institution des courses en France et à notre élevage les plus grands services ; son action sur le développement de cette branche importante de l'industrie nationale a été considérable. Il fut un des promoteurs de cette utile création des primes aux éleveurs qui trouva au début de si obstinées résistances, et de ces encouragements aux sociétés de province et aux concours départementaux sous forme de prix et de primes. Sa disparition est un deuil pour le monde du turf où il laissera le souvenir d'un organisateur de premier ordre et d'un homme de cœur.

M. EUGÈNE ADAM

Avant d'être un administrateur incomparable et un innovateur audacieux, M. Adam fut le propriétaire intelligent et souvent heureux d'une écurie d'obstacles. Les noms de Trident, de Malakoff, de Vanille, gagnante de la Grande Course de Haies en 1889, sont demeurés célèbres.

Bureaux et Usines : 43, QUAI NATIONAL, PUTEAUX. Téléph. 502.80.
Magasin de Vente : 232, BOULd PEREIRE, PARIS. Téléph. 558.28.

L. EDELINE
Concours d'Antidérapants (S.-et-O.) : PRIX D'HONNEUR
Pneumatiques pour Cycles, Voitures, Automobiles.
Fournitures Générales de Caoutchouc pour l'Industrie.

Augmentez votre Revenu

Méthode sûre doubler capital ch. année 100 fr. et au-dessus, pouvant être retirés, augmentés sans avis, aussi commode qu'une banque, assurant les plus hauts bénéfices. Broch. illustrée complète gratis... Stéphens et Henderson, Coton, 29, rue de la Bourse, Havre.

PHOTOGRAPHES
GUILLEMINOT
PAPIER CITRATE
la pochette 0,75
0,80 la pochette
PAPIER BROMURE

PROJECTIONS MOLTENI pour conférences scientifiques et mondaines. Exécution rapide et soignée de diapositives d'après documents personnels aux conférenciers.
44, rue du Château-d'Eau, PARIS.

ASSURES SUR LA VIE Augmentez Capitaux Assurés (mêmes primes) V de 9 à 18 %; V P.T 20 ans, de 9,13 à 23,90 %; 20, de 12,24 à 18,57 %; M 20, de 10,94 à 15,51 %; M 25, de 33,92 à 11,98 %; AUTRES, de 15 à 57,81 %.
Les personnes désirant s'assurer profiteront de ces augmentations
RENTES VIAGÈRES TRÈS ÉLEVÉES
Assurances de Voitures AUTOMOBILES TRÈS AVANTAGEUSES pour les Assurés.
Renseignements GRATUITS
Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner N° 503.53 ou voir de 1 h. à 3 h. M. **LAMBERT**, *ancien inspecteur*, Rue St-Ferdinand, Paris. Métropolit. Station d'OBLIGADO

UN BON CONSEIL
Pour avoir un excellent OBJECTIF ou un APPAREIL photographique parfait sans dépenser beaucoup choisir la marque ..... **EMILE BUSCH**

OFFICIERS MINISTÉRIELS

ÉTUDE DE Me CORBEAU, not. à Tillières-s-Avre (Eure), ligne de Granville, à 2 h. 1/2 de Paris. Adj. le dimanche 26 juin 1904, à 3 h. du soir, à Tillières, en l'étude de Me CORBEAU, not., du
DOMAINE DE LHOSMES
sis à Lhosmes, canton de Beauville (Eure), à 3 kilom. de la gare de Tillières.
CHATEAU OU MAISON DE MAITRE
moderne, communs, puits, bassins, petites pièces d'eau, parc de 21 hect. très bien percé, 14 hect. bois FERME de 79 hect. bien plantée, louée 3.400 fr. Jouis. imm. Chasse tr. giboyeuse. S'ad. Me CORBEAU. On pourra traiter de gré à gré avant l'adjudication.

A ven. des **TERNES** et **B** oulevard **PEREIRE (ANGLE)** Gde Propriété dite Dépôt des Ternes (Cie des Omnibus), ay. sortie boul. Gouv.-St-Cyr. Ce 8.708m. A adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris, le 28 juin 1904. M. à p. 1 600.000 fr. Jouis. 1er juillet 1904. S'adr. p. vis. s. lieux et p. rens. à Ce Gle d. Omnibus, 155, r. St-Honoré, et à Me MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS, not., d. de l'ench.

MAISON à Paris, 59, r. de Clignancourt. Ce 246m23. R. br. 9.100 f. M. à p. 90.000 f. Adj. s. 1 ench. Ch. Not. 21 juin. S'ad. Me AGNELLET, not., 11, r. Rome.

MAISON à Paris, 13, r. de l'Amiral-Roussin, Ce 190m. Rev. br. 5.240 fr. M. à pr. 50.000 fr. A adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris, le 21 juin. S'adr. Me AGNELLET, not. à Paris, 11, r. de Rome, dép. ench.

25 ACTIONS Orfèvrerie Christofle en 12 lots de 2 act. M. à p. par lot, 1.700 fr. et 1 lot de 1 act. M. a p. 850 fr. **75 ACTIONS** Cie des Usines de Grenelle en 15 lots de 5 act. M. a p. p. lot, 1.750 fr. Adj. 15 juin 1 h., Et. Me LEFEBVRE, not., 69, b. Haussmann.

HOTEL MAISON à Paris, 16, r. de Calais. Ce 249m48. Rev. br. 7.800 fr. Prêt C. F à cons. M. à p. 80.000 fr. à Paris, angle r. Blanche, 65, et r. de Calais, 1. Ce 166m. R. br. 12.850 fr. M. à p. 160.000 fr. A adj. s. 1 ench. Ch. d. Not. Paris, le 28 juin 1904. S'adr. à Me E. I. LEFEBVRE, not., 69, b. Haussmann.

VENTE au Palais de Justice, à Paris, le samedi 2 juillet 1904, à 2 heures.

1° MAISON A PARIS
16, rue Saint-Martin.
Revenu brut . . . . . 10.510 francs.
Mise à prix . . . . . 100.000 francs.

2° MAISON A PARIS
42, rue Quincampoix.
Revenu brut . . . . . 4.250 francs.
Mise à prix . . . . . 40.000 francs.

3° PROPRIÉTÉ A NOGENT-SUR-MARNE
5, rue de Mulhouse.
Revenu . . . . . 6.750 francs.
Mise à prix . . . . . 225.000 francs.

4° PROPRIÉTÉ A NOGENT-SUR-MARNE
7, rue Agnès-Sorel.
Contenance . . . . . 300 mètres environ.
Revenu, 250 francs. — Mise à prix, 2.500 francs.

5° PROPRIÉTÉ A NOGENT-SUR-MARNE
9, rue Agnès-Sorel.
Contenance . . . . . 100 mètres environ.
Revenu, 275 francs. — Mise à prix, 2.500 francs.
Faculté de réunion pour les 4e et 5e lots.

6° TERRAIN A NOGENT-SUR-MARNE
Avenue du Val-de-Beauté, sans numéro.
Contenance . . . . . 400 mètres environ.
Mise à prix . . . . . 3 000 francs.

7° PROPRIÉTÉ A NOGENT-SUR-MARNE
11, rue Agnès-Sorel.
Contenance . . . . . 2.100 mètres environ.
Mise à prix . . . . . 4.500 francs.

8° PROPRIÉTÉ A NOGENT-SUR-MARNE
13, rue Agnès-Sorel.
Contenance . . . . . 160 mètres environ.
Revenu, 450 francs. — Mise à prix, 5.000 francs.

9° MAISON A MALAKOFF (Seine)
9, rue des Boiseaux.
Revenu, 600 francs. — Mise à prix, 6.000 francs.

10° MAISON A LILLE
35, boulevard des Écoles.
Ensemble la jouissance à un bail emphythéotique
Revenu, 2.000 francs. — Mise à prix, 20.000 francs.

11° DOMAINE DE LA PÉLADIE
Commune de Chassenon (Charente)
et Commune de Rochechouart (Haute-Vienne)
Mise à prix . . . . . 25.000 francs.

12° DOMAINE DE LA SOUTIÈRE
Communes de Chabanais, Chassenon et Pleu-cignac, arrondissement de Confolens (Charente).
Ensemble le cheptel y attaché.
Revenu brut . . . . . 1.800 francs.
Mise à prix . . . . . 50.000 francs.

13° MAISON A ROCHECHOUART
(Haute-Vienne), route de Saint-Junien.
Mise à prix . . . . . 15.000 francs.

14° LA FORÊT DE ROCHECHOUART
Comprenant la forêt proprement dite et le DOMAINE DE LA MOTTE (Commune de Rochechouart) dépendant ces de Rochechouart).
Mise à prix . . . . . 200.000 francs.

15° DOMAINE DE ROUMAGNAC
Sis au village de Roumagnac.
Commune de Rochechouart (Haute-Vienne)
Mise à prix . . . . . 25.000 francs.

16° IMMEUBLES SIS au HAMEAU du PALAIS
Commune d'Apremont (Savoie).
Comprenant : Maison d'habitation, vignes, terres, prés, marais, etc.
Revenu, 500 francs. — Mise à prix, 40.000 francs.

17° IMMEUBLES sis commune de **CARCASSONNE** (Aude). Comprenant : 1° Maison d'habitation et dépendances, lieu dit PONT MARENGO
Contenance . . . . . 8 ares 74 centiares environ.
Revenu brut . . . . . 500 francs.
2° USINE sise lieu dit GRAZAILLE et dépendances avec tous immeubles par destination et pièces de terre.
Revenu brut . . . . . 1.200 francs.
Mise à prix . . . . . 53.000 francs.
S'adresser à Me BRIQUET, avoué à Paris, 88, rue de Rivoli, Me Thomas, avoué à Paris, Mes Blanchet et de Ridder, notaires à Paris.

Afin d'être mieux servis, recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats.